IX kadencja

# KANCELARIA SEJMU
## Biuro Komisji Sejmowych

**PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 28)**

z dnia 18 listopada 2020 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 28)

18 listopada 2020 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (PSL-Kukiz15)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– projekt dezyderatu w sprawie sytuacji w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA – zakład w Świnoujściu.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Agnieszka Trzaskalska** zastępca dyrektora Departamentu Nadzoru Właścicielskiego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Joanna Walichnowska** wiceprezes zarządu do spraw zarządzania korporacyjnego Funduszu Rozwoju Spółek SA, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Krzysztof Zaremba** prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA wraz ze współpracownikami, **Bartłomiej Szmyt** przewodniczący NSZZ „Solidarność” przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA, **Sławomir Kotyrba** przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność’80” przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA wraz ze współpracownikami, **Aneta Stawicka** przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA, **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów. Witam zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Przypominam, że zgłoszeń do zabrania głosu w dyskusji przez posłów uczestniczących zdalnie w posiedzeniu należy dokonywać poprzez czat w aplikacji po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego naszej Komisji. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Przystępujemy zatem do sprawdzenia kworum. Proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku. Sekretariat Komisji informuje, że mamy kworum, wobec czego stwierdzam kworum.

W porządku obrad Komisji mamy rozpatrzenie dezyderatu przygotowanego przez pana przewodniczącego Arkadiusza Marchewkę, którego proszę o zaprezentowanie projektu.

**Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):**

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, szanowni goście, projekt dezyderatu został opracowany po ostatnim posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, kiedy to rozmawialiśmy o przyszłości przemysłu stoczniowego, szczególnie w kontekście programu „Batory”. Chciałbym powiedzieć, że był to wniosek parlamentarzystów, który został zgłoszony w czasie posiedzenia Komisji. Opracowaliśmy go wspólnie i zaproponowaliśmy projekt. Pozwolę sobie go odczytać.

Chciałbym także powiedzieć, że nasze obawy, które zostały zawarte w projekcie, są wynikiem analizy sytuacji, a przede wszystkim rozmów ze stroną społeczną, z przedstawicielami, którzy reprezentują stronę społeczną. Byliśmy między innymi na spotkaniu w Świnoujściu z państwem, którzy pracują w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA w oddziale w Świnoujściu. Zapisy projektu dezyderatu, który za chwilę odczytam, odnoszą się właśnie do tej sytuacji. Są opisem wniosków, które wyciągnęliśmy po spotkaniu i analizie sytuacji.

Pozwólcie państwo, że odczytam projekt dezyderatu nr 1 Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie sytuacji w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA – zakład w Świnoujściu do ministra infrastruktury: „Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na posiedzeniach w dniach 15 września oraz 3 listopada 2020 r. rozpatrzyła między innymi informacje na temat aktualnej sytuacji i planów dotyczących dalszego funkcjonowania Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA ze szczególnym uwzględnieniem zakładu w Świnoujściu oraz planów rozwoju przemysłu stoczniowego ze szczególnym uwzględnieniem budowy nowych jednostek promowych – realizacja programu «Batory». Komisja z niepokojem obserwuje działania podejmowane przez zarząd Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA. Plany zakończenia działalności stoczni w Świnoujściu będą drastycznym ciosem zarówno dla przemysłu stoczniowego na Pomorzu Zachodnim, jak i dla kilkuset pracowników. Decyzja o sprzedaży majątku zakładu znajdującego się w Świnoujściu może doprowadzić do zwolnienia ponad 200 pracowników. Podczas wrześniowego posiedzenia Komisji posłowie byli zapewniani przez zarząd firmy, że każdy z pracowników otrzyma możliwość dalszej pracy w MSR Gryfia SA. Mając na uwadze dobro pracowników MSR Gryfia SA oraz przemysłu stoczniowego na Pomorzu Zachodnim, Komisja apeluje do pana ministra o wstrzymanie procedury zwolnień grupowych w przedsiębiorstwie oraz decyzji o zbyciu części zakładu znajdującej się w Świnoujściu. Komisja wnosi także o poważne rozpatrzenie propozycji złożonej przez marszałka województwa zachodniopomorskiego oraz prezydenta miasta Świnoujście dotyczącej przejęcia terenu stoczni przez niniejsze samorządy i utworzenia w tym miejscu Morskiego Parku Przemysłowego”. Dziękuję.

Chciałbym jeszcze dodać, że stanowisko o bardzo podobnej treści zostało przyjęte przez Zachodniopomorski Zespół Parlamentarny, który skupia przedstawicieli i parlamentarzystów z całego województwa zachodniopomorskiego. Stanowisko takie zostało przesłane do pana premiera Morawieckiego.

To tyle tytułem wstępu, jeżeli chodzi o treść, o zapisy dezyderatu. Dziękuję, panie przewodniczący.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. Zanim otworzę dyskusję, pragnę poinformować, że o godz. 10.00 mamy rozpoczęcie obrad plenarnych Sejmu. Dobrze by było, żeby posłowie wzięli w nim udział. W związku z tym za dziesięć dziesiąta ogłoszę przerwę. Jeżeli będzie potrzeba kontynuowania posiedzenia po przerwie, po rozpoczęciu obrad Sejmu, mam nadzieję, że w czasie czterdziestu, pięćdziesięciu minut po godz. 10.00 posiedzenie uda się wznowić. Teraz otwieram dyskusję. Czekam na zgłoszenia pań posłanek, panów posłów bądź zaproszonych gości. Kto chciałby zabrać głos? Pan poseł Wieczorek. Już byłem zawiedziony, ponieważ nie było zgłoszenia.

**Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, oczywiście myślę, że po dyskusji na ostatnim posiedzeniu Komisji dezyderat ten stanowi naturalny wniosek, który wypływa z dyskusji. Po prostu potrzebujemy informacji dotyczących tego, jak rzeczywiście restrukturyzacja jest planowana. Biorąc pod uwagę rekonstrukcję rządu, biorąc pod uwagę fakt, że nadzór nad funkcjonowaniem stoczni w Polsce przejęło nowe ministerstwo, myślę, że dobrze by było, żeby rzeczywiście jeszcze raz to przeanalizować i uznać argumenty, o których tutaj dyskutowaliśmy, przede wszystkim dotyczące zwolnień grupowych, które są planowane. W sytuacji, z jaką w tej chwili mamy do czynienia, oczywiście jest to najpoważniejszy problem.

Myślę, że jeżeli chodzi akurat o kwestię związaną ze sprzedażą nieruchomości będących własnością Gryfii, jest to ostatnia rzecz, którą w przypadku restrukturyzacji powinno się robić z tego względu, że pozbawianie się majątku w naszej ocenie, w mojej ocenie, nie jest dobrym rozwiązaniem, jeżeli planuje się rozwój działalności stoczni w województwie zachodniopomorskim. A prawda jest taka, że trzeba przeanalizować również te propozycje, które pojawiają się ze strony samorządów, czyli samorządu Świnoujścia i samorządu województwa. Jak uczy doświadczenie, także doświadczenie ze strony Skarbu Państwa, park przemysłowy, który w tej chwili funkcjonuje na terenach po byłej stoczni szczecińskiej, całkiem nieźle sobie radzi. Powstało tam kilka tysięcy nowych miejsc pracy. Być może rzeczywiście jest to pomysł na to, żeby można było rozwijać tam działalność. Nie chcę już mówić o tych wszystkich argumentach dotyczących położenia, dotyczących atrakcyjności, dotyczących uzbrojenia, dlatego że już setki razy o tym mówiliśmy.

Dlatego dezyderat absolutnie powinien zostać przyjęty. Apeluję do pana ministra, żeby jeszcze raz to wszystko przeanalizować i odstąpić od tej procedury, dlatego że w mojej ocenie nie przyniesie ona niczego dobrego. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

O głos prosił pan poseł Artur Łącki. Proszę bardzo.

**Poseł Artur Łącki (KO):**

Panie przewodniczący, szanowni goście, o ekonomicznych skutkach sprzedaży części świnoujskiej Odry mówimy już od kilku miesięcy. Cały czas – od początku i apiać na nowo – jest powtarzane, że nie jest to dobry pomysł, że jest to zakład, który może sam funkcjonować, że jest to zakład, który może przynosić zyski, a przynajmniej na pewno się zbilansuje.

Z tego miejsca chciałbym zaapelować i zapytać wszystkie związki zawodowe, które funkcjonują na terenie stoczni, dlatego że widzę, iż tylko nieliczne stają w obronie pracowników – gdzie jesteście, panowie ze związków zawodowych, szczególnie teraz, w dobie pandemii, kiedy prywatni przedsiębiorcy, którzy nie dostają takiej pomocy od państwa, jaką powinni dostać, robią wszystko, żeby nie zwalniać swoich pracowników? Prywatni przedsiębiorcy oddają swoje zgromadzone przez lata, już opodatkowane pieniądze po to, żeby utrzymać miejsca pracy w swoich firmach, a wy lekką rączką pozwalacie teraz zwolnić kilkuset pracowników z zakładu, który jest w stanie się utrzymać, z zakładu, który może produkować i się zbilansować. Apeluję do was, żebyście wreszcie przejrzeli na oczy i stanęli w obronie pracowników. Wygląda na to, że pozostałe związki zawodowe w Odrze zajęły się już tylko polityką, a nie tym, do czego są zobowiązane, czyli do obrony miejsc pracy swoich członków. Zajmujecie się tylko polityką. Wróćcie wreszcie do swoich korzeni.

Apel także do nowego ministerstwa, do którego teraz przeszło zarządzanie stocznią Dolna Odra. Macie teraz państwo, panowie, panie okazję jeszcze raz przyjrzeć się restrukturyzacji, pseudorestrukturyzacji. Teraz macie możliwość przyjrzenia się temu jeszcze raz i cofnięcia złych decyzji. Wszystko wróci do normy, ludzie będą mieli pracę. Jestem o tym przekonany, każdy o tym wie, że zakład się zbilansuje. Jeszcze raz apel i do jednych, i do drugich, a szczególnie do związków zawodowych. Wróćcie do korzeni, zajmijcie się pracownikami, a nie polityką. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. O głos prosił dyrektor naczelny Gryfii pan Artur Trzeciakowski. Czy to pan?

**Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:**

Halo. Dzień dobry. Prezes zarządu Krzysztof Zaremba najpierw. Za chwilę oddam głos panu dyrektorowi Trzeciakowskiemu.

Bardzo się cieszę, panie przewodniczący, proszę państwa, że Wysoka Komisja, której w poprzedniej kadencji miałem zaszczyt być wiceprzewodniczącym, pochyla się tak często nad jednym zakładem w Polsce, i to akurat tym, który w sektorze stoczniowym radzi sobie najlepiej. Od razu na początku, panie przewodniczący, proszę państwa, jedno wyja-

śnienie, szczególnie dla tych, którzy wcześniej likwidowali sektor stoczniowy – mówię tutaj i do przedstawiciela Lewicy, i do przedstawiciela Platformy Obywatelskiej – a teraz wylewają krokodyle łzy. Wszyscy chętni pracownicy oddziału Gryfii, a nie Odry, przy okazji, panie pośle Łącki, oddziału Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Świnoujściu dostali propozycje pracy w Szczecinie. Jeżeli chodzi o kwestię, dlatego że zaraz będzie ona podniesiona, dojazdów do pracy, pan dyrektor Trzeciakowski wyłoży to w szczegółach. Jest to pierwsza rzecz.

Druga rzecz, panie przewodniczący, proszę państwa, pan przewodniczący akurat zajmował się sprawami rolnictwa, jest związany z rolnictwem, a tam jest bardzo newralgiczna kwestia przetwórstwa. Jeżeli chodzi o sektor stoczniowy, sektor remontów statków, w Szczecinie jest taka oto sytuacja, że Gryfia, remontując około 150 jednostek rocznie, przejęła, wróciła jako lider na ponad 85% rynku. Wiele stoczni, które w latach 2010, 2015, 2018 funkcjonowało w prywatnych rękach, tzw. stocznie teczkowe, korzystało z Gryfii, która de facto była wypożyczalnią doków. To się skończyło.

Chciałbym przypomnieć jeszcze jedną rzecz, proszę państwa. Razem z panem ministrem Gróbarczykiem w marcu tego roku złożyliśmy ofertę na ponad 200 miejsc pracy w Gryfii. Zgłosiło się kilkanaście osób, kilka pracuje. O liczbach też może powiedzieć pan dyrektor Trzeciakowski.

Wiem, że jest wiele prywatnych podmiotów, które bardzo by chciały, żeby Gryfii nie było. Dla Gryfii być albo nie być stanowi inwestycja w dok. Pieniądze inwestycyjne na nowy, największy dok, który pozwoli nam remontować o wiele większe jednostki, zostały zarezerwowane dzięki ministrowi Markowi Gróbarczykowi. Potrzebne są natomiast inwestycje dotyczące wszystkich robót hydrotechnicznych, posadowienia doku, a także sprowadzenia sprzętu, dlatego że w Świnoujściu nic nie zostanie sprzedane na zewnątrz.

Rozumiem, proszę państwa, że wiele osób byłoby zainteresowanych tzw. parkiem, który za chwilę przestałby funkcjonować i byłoby zawołanie do ministra: „daj pieniądze". Skończyłoby się na tym, co, proszę państwa, panie przewodniczący, słusznie zostało powiedziane i zauważone na poprzednim posiedzeniu Komisji i co znajduje się w protokole. Mówił o tym pan minister Gróbarczyk. Według szacunków Komisji Europejskiej – notabene raport, dane są przygotowane przez Werfta Meyera, właściciela największego prywatnego holdingu stoczniowego w Niemczech – do roku 2030 nie będzie żadnego zapotrzebowania na nowe jednostki. Oznacza to otwarcie bardzo dużego rynku remontów. Propozycje, które płyną ze Świnoujścia, są niczym innym jak tylko propozycjami, które mogą doprowadzić do tego, że na terenie byłej stoczni w Świnoujściu powstawałaby konkurencja dla Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Inwestycja w nowy dok jest niezbędna dla przetrwania firmy. To po pierwsze.

Po drugie, chciałbym zwrócić uwagę, że zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, czyli spółka Skarbu Państwa, ma prawo pierwokupu. Z wszystkich informacji, które mamy, wynika, że Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście skorzysta z prawa pierwokupu. Przy inwestycjach portowych w Świnoujściu, jeżeli chodzi o rozbudowę gazoportu, jeżeli chodzi o budowę nowego terminalu kontenerowego, teren ten pozostaje w zainteresowaniu Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, a tym samym, ponieważ właściciel i Gryfii, i portów jest ten sam, pozostaje w gestii Skarbu Państwa, co dla nas wszystkich powinno być najważniejsze.

I ostatnia rzecz. Morska Stocznia Remontowa Gryfia radzi sobie doskonale na rynku pomimo wcześniejszych prób utopienia stoczni, sprzedania niektórym prywatnym przedsiębiorcom powiązanym też z posłami, w tym przypadku Platformy Obywatelskiej, co trzeba dodać na marginesie, całego sprzętu.

Chciałbym powiedzieć jedną rzecz. W Gryfii, w oddziale świnoujskim mamy 63 pracowników na 200 zatrudnionych. W Szczecinie mamy większość pracowników. Jest to pierwsza rzecz. Druga rzecz, to nie jest tak, że zwalniamy. Jeżeli chodzi o kooperację, około 200 pracowników dojeżdża do nas do pracy. Chcemy zatrudniać, tylko jakoś wykwalifikowani pracownicy się nie zgłaszają. Każdy spawacz, monter, rurarz, malarz, doker ma u nas zapewnione miejsce pracy. Nie rezygnujemy. Tutaj moja uwaga do pana

posła Łąckiego. Nikt nie mówi o zwolnieniach. Taka nomenklatura, niestety, jest wymuszona prawem. Wszędzie mówiliśmy i mówimy, że każdy z pracowników Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia z oddziału świnoujskiego ma zapewnioną pracę w Szczecinie.

Teraz oddaję głos panu dyrektorowi Trzeciakowskiemu. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Głosami ja tutaj zarządzam. Bardzo proszę nie odbierać mi moich kompetencji. Bardzo proszę, pan dyrektor Trzeciakowski.

**Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:**

Jak najbardziej. Nie śmiałbym, panie przewodniczący.

**Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Artur Trzeciakowski:**

Dziękuję bardzo. Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chcieliśmy uczestniczyć w dzisiejszym spotkaniu, żeby wyjaśnić kilka nieścisłości. Pan poseł Marchewka, który przygotował treść dezyderatu, powiedział, że wynika on z rozmów ze stroną społeczną, z informacji, które państwo uzyskali w trakcie funkcjonowania na obszarze województwa zachodniopomorskiego. Między innymi na tle tych informacji, nieścisłości w tych informacjach chcieliśmy przedstawić drugą stronę. Informacji dotyczących sprzedaży Świnoujścia, które – delikatnie mówiąc – odbiegają od rzeczywistości, w sferze medialnej pojawiło się bardzo dużo, począwszy od tego, że wczoraj mieliśmy rozpocząć zwolnienia grupowe. Nie rozpoczęliśmy wczoraj zwolnień grupowych.

Po drugie, od miesięcy zabieramy majątek ze Świnoujścia i przewozimy go do Szczecina. Taka informacja także funkcjonuje bardzo powszechnie. Majątek nie jest zabierany w inny sposób, niż funkcjonowałoby to w momencie, gdyby stocznia miała funkcjonować w dalszym ciągu.

Kolejna rzecz to cena, za którą chcemy sprzedać Świnoujście. Nie wiem, na jakiej podstawie pojawiła się informacja, że cena jest ceną zawyżoną, że jest to nielegalna pomoc publiczna, że to wszystko skończy się jedną wielką katastrofą. Mogę powiedzieć tylko jedną rzecz. Dwie zupełnie niezależne firmy, jedna polska, jedna mająca korzenie międzynarodowe, robiły wycenę gruntu, w związku z tym to nie jest wycena, którą sobie wymyślili prezes Zaremba czy dyrektor naczelny Trzeciakowski i wpisali sobie dowolną kwotę.

Kolejny temat, który ma stanowić rozwiązanie i o którym była już tutaj mowa, to powołanie na terenie stoczni parku przemysłowego. Jest to prawidłowe sformułowanie „powołanie na terenie stoczni parku przemysłowego”. W tym momencie nie mówimy o utrzymaniu stoczni, mówimy o wykorzystaniu terenów i majątku pod park przemysłowy.

Być może nie wszyscy państwo przeczytali w szczegółach list podpisany przez prezydenta i marszałka. Pozwolę sobie przeczytać najważniejszy artykuł dotyczący udziału stron w tworzeniu parku. Jest to § 3 deklaracji stron: „W celu realizacji projektu opisanego w preambule województwo i miasto oświadczają zgodnie, że powołają nowy podmiot prawa handlowego pod nazwą «Świnoujski Morski Park Przemysłowy spółka z ograniczoną odpowiedzialnością», do którego zostaną wniesione aportem aktywa, nieruchomości i środki produkcji” – nie stocznia, lecz nieruchomości i środki produkcji – „zorganizowanej części przedsiębiorstwa, o której mowa w § 2, a także kadra, o której mowa w § 2 pkt 2”. Wiadomo, że elementem aktywów parku przemysłowego będą nieruchomości i majątek stanowiący obecnie własność MSR Gryfia.

Jaki jest udział drugiej strony, jaki jest udział miasta i województwa zachodniopomorskiego w tworzeniu tego podmiotu, jakie środki wyłoży miasto, jakie środki wyłoży marszałek województwa zachodniopomorskiego, żeby powstał wspomniany podmiot? O tym jest mowa w pkt 2. Zaangażują się w proces pozyskania zewnętrznych prywatnych krajowych i zagranicznych dzierżawców i inwestorów, którzy rozpoczną działalność gospodarczą w oparciu o aktywa Świnoujskiego Morskiego Parku Przemysłowego. W tym celu województwo postawi do dyspozycji Centrum Inicjatyw Gospodarczych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, a miasto Wydział Rozwoju Gospodarczego i Obsługi Inwestorów.

I pkt 3: „W konsensusie z przedstawicielem załogi oraz dzierżawcami i inwestorami, o których mowa w pkt 2, nastąpi przeniesienie pracowników do poszczególnych dzierżawców i inwestorów”.

Proszę państwa, nie widzę tutaj ani pół słowa na temat zaangażowania finansowego czy to miasta, czy to marszałka województwa zachodniopomorskiego. W związku z powyższym, jeżeli to ma być rozwiązanie, to rozwiązanie to polega na tym, że część aktywów Gryfii, same nieruchomości warte prawie 60 000 tys. zł, zostaną wyniesione ze spółki Skarbu Państwa, skomunalizowane, przekazane do miasta, po czym miasto na podstawie tego majątku utworzy spółkę i będzie szukało inwestorów nie na utrzymanie stoczni remontowej, ale inwestorów, którzy na tym terenie, na tym majątku rozpoczną działalność. Jaka to będzie działalność, nie wiadomo. Tak jak jest w każdym parku przemysłowym, może to być różnego typu działalność. Nie przypuszczam, że jeżeli stocznia sprzeda teren, to teren ten pozostanie pusty. Nikt nie wykłada 60 000 tys. zł po to, żeby nie wykorzystywać dwudziestu hektarów w centrum portu.

Jest to wyjaśnienie, jeżeli chodzi o list. Nie ma tam informacji o tym, że podmioty te zaangażują się finansowo, dokapitalizują, będą utrzymywać itd., itd. Tutaj takich sformułowań w ogóle nie ma.

Kolejny element, który bardzo często się pojawia, to ten, że środki są po to, żeby uratować Szczecin, żeby zasypać dziurę w Szczecinie itd. Jest to najczęściej podnoszony argument. Pan prezes wspomniał o tym, że w jednej z umów, w umowie inwestycyjnej dotyczącej inwestycji w duży dok, jest zapis mówiący o tym, że środki ze sprzedaży nieruchomości trafiają na rachunek escrow, na rachunek wydzielony, z którego mogą być przeznaczane wyłącznie na realizację inwestycji. Wszyscy państwo, którzy mieli cokolwiek wspólnego ze sprawozdaniami finansowymi, wiedzą, że przekazywanie środków na inwestycje nie daje absolutnie żadnych powodów, żeby powiedzieć, że jest to ratowanie Szczecina. Jest to natomiast ratowanie Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w całości z prostego powodu.

Każdy zakład pracy, obojętnie czym się zajmuje, w krótszym czy dłuższym okresie musi dostosować się rynku. Ostatnia inwestycja w podstawowy środek produkcji, jakim dla stoczni remontowej są doki, miała miejsce równo 30 lat temu. W 1990 r. skończono inwestycję pod nazwą dok nr 5, nasz największy dok. W międzyczasie przez 30 lat zmienił się rynek statków. Statki po prostu stają się większe. Spada zapotrzebowanie na remonty statków mniejszych, rośnie zapotrzebowanie na remonty statków większych. Jeżeli Gryfia jako stocznia remontowa nie zrobi nic, żeby dostosować się do zmieniającego się rynku, to nie w krótkim okresie, nie w ciągu roku, nie w ciągu dwóch lat, lecz w długim okresie po prostu zniknie z rynku.

Proszę państwa, na całym Bałtyku znajdują się wyłącznie trzy doki podobnej wielkości jak ten, który ma zostać postawiony. Przepraszam, jeden taki dok jest w Kłajpedzie, dwa są w Tallinie i dwa są w Gdańskiej Stoczni Remontowej. A więc ma to być szósty taki dok na Bałtyku. Na Morzu Północnym, konkretnie w Niemczech, są cztery. A więc na naszym najbliższym obszarze jest tylko dziewięć takich doków. Tymczasem doków wielkości naszej jedynki, trójki, szóstki, siódemki jest kilkadziesiąt. Mamy wejść w zupełnie nowy rynek, w zupełnie nowy sektor. Rozumiem, że niektórym może to przeszkadzać, dlatego że pojawi się konkurencja.

Informacja dla wyjaśnienia panu posłowi Wieczorkowi. Powiedział pan o zbyciu majątku. Panie pośle, od września zeszłego roku próbowaliśmy finansowo ułożyć tę inwestycję. Zrobiliśmy wszystko, żeby uzyskać środki na sfinansowanie inwestycji. Szukaliśmy każdego sposobu, takiego jak dokapitalizowanie, zewnętrzne finansowanie całości etc., etc. Nie, ze względu na trudną sytuację Gryfii nie ma możliwości dokapitalizowania spółki. Zamieniamy w tym momencie majątek o wartości 60 000 tys. zł na majątek o wartości 160 000 tys. zł, bo tyle będzie warta ta inwestycja. Trudno to nazwać zmniejszeniem majątku stoczni.

I jeszcze ostatnie uwagi. Często zarzuca się, że decyzja była nieprzemyślana, nieoparta o żadne analizy, dyletancka itd., itd. Tylko jako ciekawostkę powiem państwu, że lokalizację doku wskazała ta sama grupa ekspertów, która robiła analizę konkurencyjności Gryfii w 2014 r. Czasami słychać, że było siedem wariantów dla Gryfii, że to było jedyne dobre rozwiązanie. Ta sama grupa ekspertów robiła lokalizację doku nr 8. Tak samo analizę nawigacyjną dla tego doku robił najbardziej znany w województwie zachodniopomorskim profesor, jeżeli chodzi o sprawy związane z nawigacją.

To jest tylko kilka tematów, na które chciałbym zwrócić uwagę. W materiałach znajdziecie państwo ostatnią informację dotyczącą wyników finansowych w poprzednich latach. Nie wiem, na jakiej podstawie uważacie państwo, że przy obecnej sytuacji na rynku offshore'owym zakład w Świnoujściu jest w stanie samodzielnie się utrzymać. Według nas – i nie tylko według nas, lecz także według firmy zewnętrznej – przy braku produkcji offshore'owej, przy braku możliwości przenoszenia kosztów stałych i kosztów wydziałowych na większą liczbę roboczogodzin związanych z produkcją offshore'ową w najbliższych latach zakład w Świnoujściu będzie generował straty.

To tyle tytułem wyjaśnienie pewnych nieścisłości, które pojawiają się w ostatnim czasie. Dziękuję bardzo.

**Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:**

Panie przewodniczący, czy mogę prosić jeszcze o dwa zdania?

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Panowie, mam prośbę, żebyście jako przedstawiciele stoczni nie zagadali Komisji, dlatego że są także inni uczestniczy.

**Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:**

Absolutnie nie, panie przewodniczący. Tylko tytułem uzupełnienia krótkiej informacji.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Bardzo proszę krótko.

**Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:**

Jedna informacja, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dotycząca posadowienia doku. Nie ma ani możliwości technicznych, ani możliwości, jeżeli chodzi o dostęp do portu w Świnoujściu, posadowienia nowego doku w Świnoujściu. To jest pierwsza rzecz.

Druga rzecz. Clou działania stoczni remontowej są nabrzeża, nie tereny, tylko nabrzeża. Jest to najważniejsza rzecz. Przy nabrzeżach są doki, przy nabrzeżach można zacumować statek, który się remontuje. To jest podstawa.

Trzecia rzecz. Dok nr 8, dlatego że nowy dok, który już jest w realizacji – na razie mówimy o dokumentacji – ma mieć takie oznaczenie, zapewni Gryfii przetrwanie. Dok ten plus doki, które mamy obecnie, zapewnią Gryfii funkcjonowanie w przyszłości.

I ostatnia rzecz. Dok nr 5, obecnie nasz największy dok w Szczecinie, generuje o 30% więcej przychodów niż cały oddział w Świnoujściu. To także trzeba sobie, panie przewodniczący, powiedzieć. Dziękuję za udzielenie głosu.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo.

**Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:**

Jeżeli będą pytania, oczywiście będziemy chcieli się do nich odnieść.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. Sygnalizowałem, że za dziesięć dziesiąta będzie przerwa, więc podejrzewam, że więcej niż jeden mówca się nie zmieści. Zgłosiła się pani Aneta Stawicka, przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni, zakład w Świnoujściu. Pan też się zgłasza, ale będzie następny.

**Przewodniczący NSZZ „Solidarność" przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Bartłomiej Szmyt:**

Krótko też chciałbym coś powiedzieć.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Po przerwie będzie miał pan możliwość. Uszanujmy kobietę. Jest kolejność zgłoszeń. Proszę bardzo.

**Przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Aneta Stawicka:**

Dziękuję. Postaram się mówić krótko, może krócej niż pan Artur Trzeciakowski i nasz zarząd. Proszę państwa, na wstępie chciałabym króciutko odnieść się do historii. Pro-

szę państwa, Morska Stocznia Remontowa w Świnoujściu bardzo dobrze radziła sobie do momentu konsolidacji, połączenia ze stocznią szczecińską. Proszę państwa, w tej chwili jest mówienie przez pana Zarembę czy przez pana Trzeciakowskiego, że Świnoujście by sobie nie poradziło, ponieważ nie ma projektów offshore'owych. My wiemy, dlaczego nie mamy projektów offshore'owych. Nie ma, proszę państwa, dlatego, że po połączeniu zakazano składania jakichkolwiek ofert dla Świnoujścia. To po pierwsze.

Po drugie, gdyby obydwaj panowie z zarządu znali prawa, jakie działają na rynku offshore'owym, wiedzieliby, że żeby cokolwiek robić na rynku offshore'owym, musimy mieć płynność finansową i swoje własne środki finansowe. Niestety, od momentu połączenia z Gryfią mamy bardzo złą sytuację finansową. Bardzo bym prosiła zarząd, żeby przestał nam opowiadać, niestety, ale dowcipy o budowie czy modernizacji Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, dlatego że, proszę państwa, dowcip jest śmieszny tylko raz. Naprawdę.

Przypomnę panu byłemu posłowi Zarembie, który dzisiaj powoływał się na poprzednią koalicję rządzącą PO-PLS. Proszę pana, w Radiu Szczecin mówił pan, że w Gryfii nie ma mowy o zwolnieniach pracowników, że Gryfia istnieje i rozwija się, że koalicja niemiecka nie ma prawa do krytyki, dlatego że politycy tej partii zlikwidowali stocznię na niemieckie zamówienie, dokonali morderstwa stoczni. Panie Krzysiu, z tego miejsca w imieniu załogi pytam, na czyje polecenie pan teraz chce zlikwidować Morską Stocznię Remontową Gryfia. Wtedy premierem był pan Tusk. Rozumiem, że teraz będzie to na polecenie pana Morawieckiego. A może na polecenie pana wicepremiera Kaczyńskiego?

Niestety, żadne, ale to żadne analizy ekonomiczne nie wskazują na to, żeby to Świnoujście miało być zlikwidowane, a nie Szczecin. Nie ma takich analiz. Proszę państwa, mamy podpisane porozumienie z 23 maja 2006 r., w którym jest mowa o tym, że w ramach konsultacji – a jesteśmy w ramach konsultacji dotyczących zasadności sprzedaży oddziału świnoujskiego, terenów Świnoujścia, tak brzmi jeden z punktów – mamy prawo na koszt stoczni zatrudnić konsultanta, eksperta. Odmówiliście nam zapłaty. Wykonaliśmy ekspertyzę. Za tę ekspertyzę zapłacili nasi pracownicy. W dniu wczorajszym ekspertyzę tę przesłaliśmy na ręce wszystkich członków Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Być może panowie nie zdążyli zapoznać się z ekspertyzą.

Wobec tego chciałabym zacytować fragmenty tejże ekspertyzy. Proszę państwa, plan modernizacji, który dostarczył nam zarząd, opisuje tylko planowane działania – czy to naprawcze, czy to inwestycyjne – w większości jedynie hasłowo, bez wskazania, na czym mają one polegać, oraz bez przypisania im harmonogramu wdrożeń. Nie określają kosztów planowanych działań oraz źródeł ich finansowania. Nie pozwalają na analizę opłacalności przewidywanych działań inwestycyjnych, a w konsekwencji nie mogą stanowić podstaw, pani Joanno, do podjęcia decyzji właścicielskich ze strony instytucji finansowych co do zapewnienia źródeł finansowania.

Proszę państwa, spółka w ostatnich czterech latach działalności, czyli w latach 2016–2019 wygenerowała skumulowaną stratę netto na poziomie 33 000 tys. zł. W latach 2016–2019 spółka pozyskała znaczące dotacje ze środków publicznych na kwotę 18 000 tys. zł. Udzielono jej także dofinansowania w formie podwyższenia kapitału ze strony jej publicznych właścicieli na kwotę 32 000 tys. zł. Proszę państwa, dane, które w tej chwili prezentuję, są ogólnodostępne w sprawozdaniu finansowym za 2019 r. Pomimo pozyskania tak znaczących publicznych zastrzyków finansowych na łączną kwotę 50 000 tys. zł na koniec 2019 r. spółka posiada ponad 70 000 tys. zł zobowiązań, w tym 44 000 tys. zł o charakterze krótkoterminowym. Zobowiązania te przewyższyły łączną wartość wszystkich posiadanych aktywów obrotowych szacowanych na kwotę 62 000 tys. zł.

To jeszcze nie koniec. Sytuacja spółki ulega dalszemu pogorszeniu. Za dziewięć miesięcy 2020 r. spółka wygenerowała stratę w wysokości 6000 tys. zł. Jej zobowiązania w stosunku do końca 2019 r. wzrosły o dalsze 10 000 tys. zł. W rezultacie wartości należne spółki oraz środków pieniężnych nie pokrywały na koniec trzeciego kwartału nawet 50% wartości zobowiązań krótkoterminowych, co świadczy o znaczących problemach z płynnością. Z informacji zawartych w planie modernizacji wynika, że zarząd pla-

nuje, że strata, jaką odnotuje na podstawie działalności ze sprzedaży, na koniec 2020 r. przekroczy 21 000 tys. zł, co stanowi wzrost o 17 000 tys. zł w stosunku do trzeciego kwartału 2020 r. Proszę państwa, na koniec tego roku planuje stratę w wysokości 21 000 tys. zł, co świadczy wręcz o dramatycznym załamaniu się sytuacji ekonomiczno-finansowej w najbliższym okresie.

Stąd jasno wynika, że Gryfia jest przedsiębiorstwem zagrożonym niewypłacalnością, które w najbliższym czasie może utracić zdolność do wykonywania zobowiązań. Ale to nie wszystko. Zarząd spółki jest świadomy tego, czym zagraża kontynuowanie działalności spółki. Proszę państwa, plan modernizacji to jest pozyskanie w jak najszybszym terminie znaczących środków finansowych na pokrycie luki finansowej, która na koniec roku 2020 będzie się kształtować na poziomie od 30 000 tys. do 40 000 tys. zł. Stąd zarząd chce dokonać sprzedaży części aktywów, to znaczy terenów Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Świnoujściu, ponieważ, niestety, trzeba zasypać dziurę finansową, a właściwie nie dziurę, tylko dosłownie krater.

Proszę państwa, zarząd, który siedzi tam na sali, to wręcz mistrzowie świata w generowaniu prawd. Nie rozumiem. Do tej pory uważałam, że zarząd jest powoływany po to – i ten zarząd też został powołany po to – żeby odbudować przemysł stoczniowy, inwestować, rozwijać go. Zarząd opowiada nam wyłącznie bajki o budowie, o modernizacji, a tu jest modernizacja przemysłu stoczniowego poprzez kanibalizm czy zabranie naszego sprzętu. Nie będę już mówić, w jakim stanie jest infrastruktura w Szczecinie. Powiem krótko, infrastruktura w Szczecinie jest skansenem. Na tym terenie można kręcić filmy dotyczące komuny, wczesnej komuny, dlatego że jest tam gotowe zaplecze. Spokojnie można sobie kręcić filmy.

Wracając do głównego pomysłu, nurtu, tematu przewodniego, jakim jest budowa doku o nośności 27 tys. ton, chciałabym powiedzieć, proszę państwa, że zarząd spółki w planie modernizacji nie przedstawił jakichkolwiek informacji odnośnie do kosztów inwestycji oraz inwestycji towarzyszących. Mówi się o tym, przed chwilą powiedział to pan Krzysztof Zaremba, że jest to koszt w wysokości 160 000 tys. zł. Jest to totalna bzdura, kolejna bajka z gatunku mchu i paproci. Koszt tej inwestycji będzie wynosił około 250 000 tys. zł, jak nie 350 000 tys. zł.

Proszę mi nie opowiadać. Oczywiście prawdą jest to, że po to, żeby móc remontować statki, potrzebne są nabrzeża. Panie Krzysztofie, niech pan powie z ręką na sercu – czy może ja mam to zrobić – w jakim stanie są nabrzeża Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Szczecinie, jak tam wygląda infrastruktura. Chciałabym panu zacytować tylko jedno zdanie z wyciągu. Stan większości budynków znajdujących się na terenie Gryfii wymaga pilnych remontów. W niektórych przypadkach zalecenia inspektorów nadzoru budowlanego nie są realizowane od lat. Niektórym budynkom grozi wręcz zawalenie. A wy mówicie o modernizacji, o odbudowie.

Teraz odnośnie do nowego doku. Brak jest, proszę państwa, studium wykonalności doku. To jest podstawa. Brak jest testu prywatnego inwestora, opracowania, po ilu latach planowany jest zwrot kosztów poniesionych na inwestycję. Nie podano również źródeł finansowania odnośnie do tego przedsięwzięcia, poprzestając jedynie na ogólnych stwierdzeniach, że będą one pochodzić od właściciela oraz częściowo zostaną pokryte z nadwyżki pochodzącej ze sprzedaży terenów w Świnoujściu. Proszę państwa, na naszych działkach w Świnoujściu widnieją po trzy, cztery zapisy, że ciąży na nich hipoteka. Jest to około 21 000 tys. zł. A więc o czym wy panowie mówicie? O jakiej modernizacji, o jakie budowie? O czym wy mówicie? Przestańcie opowiadać bajki.

Średnie obłożenie doków w Gryfii w Szczecinie w 2019 r. było na poziomie 51%. Proszę państwa, posiadam zestawienie, tabele, jak wyglądała sprzedaż usług remontowych na terenie Gryfii w latach 2001–2020. Jest to około 100 000 tys. zł, do 120 000 tys. zł. Ewidentnie to pokazuje, że obłożenie doków w Szczecinie jest na poziomie 50%. Jak, na litość boską, chcecie zapewnić pracę na doku nr 8, jeśli nie potraficie zapewnić pracy na tym, co w tej chwili posiadacie?

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Pani przewodnicząca, proszę zmierzać do kropki. Jeżeli będzie trzeba, po przerwie udzielę pani głosu.

**Przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Aneta Stawicka:**

Proszę państwa, tak jak mówię, sytuacja Gryfii jest tragiczna. Sprzedaż terenów w Świnoujściu będzie służyła wyłącznie do zasypania dziury finansowej, krateru, który jest w tej chwili. Nie ma żadnych podstaw ekonomicznych. Naprawdę, to się nawet nie broni, to, co mówią ci panowie. Nie broni się. Proponowanie pracownikom, panie Krzysztofie, pracy w Szczecinie na własny koszt, to… Nie wiem, trudno mi to określić. Mówi pan, że ludzie z Gryfii dojeżdżają skądś do pracy do Szczecina. Panie Krzysztofie, te osoby, podejmując pracę w Szczecinie, były tego świadome, zdecydowały się na to, że będą sobie pokrywać koszty. My nie mamy takiej możliwości. Nie zapewniacie nam transportu, a koszt dojazdu jest rzędu 2000 zł miesięcznie. Mamy dojeżdżać na własny koszt, kiedy zarabiamy 2100 czy 2200 zł. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję, pani przewodnicząca. Ogłaszam przerwę do godz. 10.45. Po przerwie głos zabiorą pan Bartłomiej Szmyt, pani Joanna Walichnowska, pan poseł Marchewka. Jeżeli będą kolejne zgłoszenia, dopuszczę państwa do głosu. Informuję, że salę mamy do godz. 12.00. Jeżeli sprawnie przeprowadzimy naszą debatę, dyskusję, powinniśmy uporać się z problemem. Dziękuję bardzo. Ogłaszam przerwę do godz. 10.45.

*[Po przerwie]*

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Drodzy państwo, wznawiam posiedzenie Komisji. Zgodnie z zapowiedzią o zabranie głosu proszę pana Bartłomieja Szmyta, przewodniczącego NSZZ „Solidarność”. Bardzo proszę.

**Przewodniczący NSZZ „Solidarność” przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Bartłomiej Szmyt:**

Dzień dobry. Witam państwa. W uzupełnieniu wystąpienia pani Anety, która mówiła przed przerwą, chciałbym zauważyć, że Gryfia w Szczecinie znajduje się wyłącznie na sześciu hektarach. Resztę terenów dzierżawi od Funduszu MARS, za co płacimy astronomiczne sumy. Dzierżawa ta bardzo obciąża nasze koszty. Doniesienia medialne były takie, że w październiku czy listopadzie prawdopodobnie miała być jeszcze podniesiona wysokość dzierżawy. Ciężko mi powiedzieć, czy to nastąpiło. Takie były doniesienia medialne. Jest to dla mnie dziwne, jak panowie chcą rozbudowywać zakład w Szczecinie, jeśli nie mamy własnych terenów. Oprócz kawałków nabrzeży nic nie mamy.

Chciałbym podziękować panu Arturowi Trzeciakowskiemu za referat, który wygłosił na początku, tyle tylko, że był słaby. To, co było mówione, całkowicie mijało się z prawdą. Tak samo pan Krzysztof Zaremba też nie do końca mówił prawdę. Mówił rzeczy, które były dla niego wygodne, nie mówił rzeczy, które są niewygodne.

Państwu, całej Komisji, przekazaliśmy ekspertyzę, za którą obaj panowie nie chcieli nam zapłacić. Zapłaciła za nią załoga. Prosimy o zaznajomienie się z ekspertyzą. Ekspertyza ta będzie do wglądu publicznie, żeby obnażyć dwóch panów, którzy zarządzają, przepraszam, nie zarządzają stocznią, dlatego że nie można tego nazwać zarządzaniem. Jest to niezarządzanie.

Chciałbym jeszcze, żeby pani Walichnowska odniosła się do tych wszystkich zmian, które mają nastąpić. Wszystkie pisma są kierowane też do pani prezes Joanny Walichnowskiej z Funduszu Rozwoju Spółek. Tak samo do miasta czy do innych instytucji, do wszystkich wysłaliśmy nasze pisma, ale Fundusz Rozwoju Spółek nie zabiera głosu jako nadzorca dwóch panów, którzy zarządzają stocznią.

Dalej chciałbym odnieść się do informacji dotyczących zatrudnienia. Pan Krzysztof mówił, że wszyscy pracownicy dostali możliwość zatrudnienia w Szczecinie. Na początku wszyscy pracownicy mieli być objęci zwolnieniami grupowymi. Po doniesieniach medialnych i po posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej to się zmie-

niło. Wszyscy pracownicy dostali oferty pracy, ale jest tutaj mały haczyk. Każdy pracownik, który chciałby pracować w Szczecinie, ma zadzwonić i kontaktować się z kadrami, ale niestety, tylko wybrańcy, nie wiem, czy według jakiegoś klucza czy na zasadzie rzutu monetą, dostaną pracę w Szczecinie. Dla mnie jest to rzeczą abstrakcyjną.

Jeżeli nasz zarząd i pan dyrektor Trzeciakowski twierdzą, że odbywają się jakieś rozmowy, konsultacje na temat zwolnień grupowych, to według ich mniemania takie rozmowy się odbywają, ale w prawie, które obliguje nas do porozumień, podobnie jak w naszych porozumieniach zawartych w roku 2006 i roku 2014, jest określone, na jakich zasadach to wszystko ma być procedowane. Cały ten proces nie odbywa się na tych zasadach, które są stricte określone w naszych porozumieniach. Panowie idą sobie swoją utartą ścieżką, nikogo nie słuchają. Na pewno cała ta sprawa skończy się w sądzie. Będą sprawy sądowe na ten temat, dlatego że według nas i naszego mecenasa panowie łamią prawo. Bardzo nieładnie się zachowują, strona społeczna jest ignorowana, nie chcą rozmawiać, odrzucają nasze propozycje, twierdzą, że na koniec terminu, który wyznaczyli do dokonania zwolnień grupowych, stworzą sobie swój regulamin i będą zwalniać ludzi według tegoż regulaminu bez konsultacji ze stroną społeczną, co jest dla mnie absurdalne.

Chciałbym jeszcze prosić, powiedzieć, że strona społeczna, NSZZ „Solidarność", wielokrotnie zwracała na to uwagę, mój szef z zachodniopomorskiej „Solidarności" pan Mietek Jurek na spotkaniach z panem ministrem Gróbarczykiem prosił, żeby wprowadzić do stoczni zarząd komisaryczny, zarząd komisarza. Jako strona społeczna, NSZZ „Solidarność" w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA, jeszcze raz proszę właściciela, który reprezentuje organ właścicielski, pana ministra Andrzeja Adamczyka i panią Joannę Walichnowską, prezes Funduszu Rozwoju Spółek, o wprowadzenie zarządu komisarycznego, ponieważ po doniesieniach medialnych, w których wielokrotnie, często czytamy o różnych niejasnościach, jakichś sytuacjach, które dzieją się w stoczni, jest najwyższa pora na wprowadzenie zarządu komisarycznego i przeprowadzenie restrukturyzacji, prawdziwej restrukturyzacji, dlatego że na razie zarząd, który reprezentuje pan Krzysztof Zaremba i pan dyrektor naczelny, który także reprezentuje stocznię, doprowadził tylko do katastrofy finansowej, zamiast coś pomóc. Idziemy po równi pochyłej w dół.

Jeżeli to ma być odbudowa przemysłu stoczniowego według opcji rządzącej PiS, co było wielokrotnie powtarzane na łamach prasy i telewizji, to przepraszamy, ale na tę chwilę nie chcemy takiej odbudowy. Jeszcze raz wnosimy o zarząd komisaryczny, o zmiany w zarządzie, zmiany całego zarządu, wprowadzenie fachowców z branży, którzy się na tym znają. Na rynku jest kilkudziesięciu fachowców, którzy chcieliby zająć się tą sytuacją, którzy mają pomysł. Prosimy o takich fachowców.

Wracając do tego, że panowie mówią, iż jest to śmieszne, żeby miasto to przejęło, jeżeli panowie boją się konkurencji, to skoro jedyną rzeczą, która podnosi walory i mobilizuje do pracy, jest konkurencja, to chyba dla szczecińskiej Gryfii byłoby dobrze, żeby w Świnoujściu była konkurencja, tylko że my z naszą liczbą pracowników, z naszymi dokami w pewnym segmencie nie jesteśmy dla nich konkurencją. Widocznie obaj panowie boją się, że damy sobie radę ze względu na sprawność naszych pracowników, naszych ludzi, którzy zajmują się kooperacją i sprawami handlowymi.

Są chętni. Jako strona społeczna ze Świnoujścia jeszcze raz wnosimy o udzielenie nam pozwolenia na założenie spółki pracowniczej. Mówimy o tym cały czas. Mamy chętnego polskiego inwestora, który dalej będzie ciągnął ten przemysł, rozbuduje ten zakład, zatrudni większość ludzi, który się zna, posiada w swoim oddziale, w swoich zasobach porządne, dobre, znające się na fachu stoczniowym całe zaplecze menedżerskie, czego w naszej stoczni brakuje. Niestety, jeżeli stocznia Gryfia jest stocznią polityczną, jak to jest od wielu lat, jeżeli obaj panowie, pan Krzysztof Zaremba jako prezes i pan dyrektor naczelny zarządzają… Chciałbym jeszcze powiedzieć, że nie wiadomo, który zarządza, ponieważ nie wiem, czy pan Krzysztof jest w pracy, czy go nie ma. Są takie doniesienia, że wiecznie nie ma go w stoczni. Być może ma inne obowiązki, o których nie wiem. Przepraszam, panie Krzysztofie, mogę o czymś nie wiedzieć. Podobno z drugiego siedzenia zarządza pan Artur Trzeciakowski, kręci panem Krzysztofem. Ciężko powiedzieć, którego obciążyć za to, co się dzieje, za milionowe zadłużenie, ale uważam, że dwóch

po równo. Dwóch po równo, dlatego że jeden i drugi są siebie warci. Tym panom już bym podziękował.

Prosimy o spółkę pracowniczą, jeżeli można. Mamy inwestora. My, związki zawodowe, odbudujemy stocznię. Dziękuję. I jeszcze raz proszę właściciela o zarząd komisaryczny. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę panią Joannę Walichnowską, wiceprezes zarządu do spraw zarządzania korporacyjnego Funduszu Rozwoju Spółek SA.

**Wiceprezes zarządu do spraw zarządzania korporacyjnego Funduszu Rozwoju Spółek SA Joanna Walichnowska:**

Witam państwa serdecznie. Postaram się mówić krótko i rzeczowo. W odpowiedzi na bardzo emocjonalne wystąpienia ze strony związków zawodowych, co jest absolutnie zrozumiałe, chciałabym bardzo mocno zaznaczyć, że jednostronne rozpatrywanie tej kwestii jest absolutnie nieuprawnione. Na sprzedaż aktywów świnoujskich nie można patrzeć, nie widząc, po co jest to realizowane. Otóż de facto jest to realizowane po to, żeby uratować przemysł stoczniowy w Zachodniopomorskiem, nie po to, żeby zlikwidować miejsca pracy, nie po to, żeby zlikwidować stocznię w Świnoujściu. Absolutnie. Tak jak powiedział zarząd Gryfii, pan prezes Zaremba, pan dyrektor Artur Trzeciakowski, wszyscy pracownicy ze Świnoujścia, chociaż może jest to mniej wygodne, są zaproszeni do pracy w Szczecinie. Ponadto plan inwestycyjny, który jest realizowany w stoczni, ma służyć zwiększeniu stoczniowych miejsc pracy w tym obszarze. Chciałabym to bardzo mocno powiedzieć.

Teraz odnosząc się do wystąpienia pana prezesa Zaremby oraz pana dyrektora Artura Trzeciakowskiego, chciałabym powiedzieć, że panowie nie konfabulowali, tylko absolutnie mówili prawdę. Plan, który chcemy realizować, jest de facto budowaniem miejsc pracy dla przemysłu stoczniowego. W dodatku jest oparty o głębokie realia ekonomiczne. Chciałabym państwa do tego bardzo mocno przekonać. Chciałabym powiedzieć, że absolutnie nie jest prawdą, że nie ma analiz finansowych. Są bardzo głębokie projekcje finansowe, jest wykonany test prywatnego wierzyciela. To nieprawda, że takiego dokumentu nie ma. Jest, ponieważ, jak słusznie podniosła tutaj pani Aneta, Gryfia ciągle znajduje się w trudnej sytuacji finansowej, każdego rodzaju udzielenie finansowania musi być poprzedzone tego typu analizami. W tym przypadku również jest to zrealizowane.

Chciałabym również potwierdzić informację o wysokości inwestycji w dok o nośności do 27 tys. ton. To prawda, że według oferty złożonej przez wykonawcę oraz wszelkich związanych z tym analiz dok łącznie z inwestycjami, które ma zrealizować Gryfia, a na które będą przeznaczone środki ze sprzedaży aktywów świnoujskich, to inwestycja rzędu 160 000 tys. zł. Przed przyjęciem oferty ze strony Szczecińskiego Parku Przemysłowego Fundusz Rozwoju Spółek przesłał zapytania ofertowe do dwudziestu sześciu stoczni zlokalizowanych w Europie. Odpowiedź tych stoczni nie dawała rzędu wielkości, o których tutaj państwo wspominali, że jest to 250 000 tys. zł czy 300 000 tys. zł. Również tutaj chciałabym zdementować tę informację, jak też potwierdzić, że oferta, którą posiadamy, łącznie z inwestycjami, które są planowane w celu posadowienia doku przy nabrzeżu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Szczecinie, to inwestycja rzędu około 160 000 tys. zł.

Fundusz Rozwoju Spółek nie chcę powiedzieć, że wesprze, dlatego że wsparcie jest nieuprawnione, ale weźmie aktywny udział w realizacji planu inwestycyjnego w celu zrealizowania planu utrzymania stoczni w województwie zachodniopomorskim i odbudowy rentowności tego przedsięwzięcia w tym miejscu, w tej lokalizacji.

Warto także wspomnieć, że realizacja tegoż planu jest korzystna nie tylko dla Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, ale także dla aktywów, którymi również zarządza Fundusz Rozwoju Spółek, a które stanowiły jeszcze większą stocznię z województwie zachodniopomorskim. Mówię o Szczecińskim Parku Przemysłowym. Również dla nich jest to ogromna szansa na znalezienie się, pokazanie, że jest to stocznia, która ciągle może i potrafi realizować duże przedsięwzięcia w jednostki pływające. Jeszcze raz podkreślam, nie można, nie widząc tych korzyści, tych możliwości, tych opcji, jednostkowo

rozpatrywać sprzedaży Świnoujścia tylko jako kwestii jakiegoś złośliwego zamknięcia, kwestii zasypania jakiejś dziury.

Chciałabym także potwierdzić, że jestem stroną kontraktu, więc wiem, że pieniądze ze sprzedaży Świnoujścia rzeczywiście pójdą na wyznaczone, osobne konto, na konto escrow, z którego będą mogły być pobierane tylko w określonym celu inwestycyjnym. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę pana przewodniczącego Sławomira Kotyrbę z NSZZ „Solidarność'80".

**Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność'80" przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Sławomir Kotyrba:**

Dzień dobry. Sławek Kotyrba, przewodniczący NSZZ „Solidarność'80" w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia.

Krótko ad vocem do głosu pana posła Łąckiego. Panie pośle, „Solidarność'80" nigdy nie była, nie jest i nie będzie związkiem politycznym. Modernizacja, a nie, jak pan nazwał, restrukturyzacja firmy, nie zakłada zwolnień pracowników. Daje gwarancje zatrudnienia dla 100% załogi oddziału świnoujskiego. Nasza rola jako związku jest spełniona. Proszę także wziąć pod uwagę członków „Solidarności'80" oraz załogę szczecińską, którzy od siedmiu lat regularnie słyszeli od przedstawicieli Świnoujścia epitety typu: „złodzieje", „bankruci", „nieudacznicy", „zlikwidować", „zaorać". To tylko najdelikatniejsza forma tych epitetów.

Ad vocem do wypowiedzi pani przewodniczącej Stawickiej. Skąd pani posiada dane finansowe za okres aż dwudziestu lat? O ile dobrze się orientuję, częściowo są to informacje poufne. Jeżeli są tak prawdziwe jak te, które przedstawiła pani Stawicka, iż w sobotę moja osoba spotkała się z ministrem na terenie Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Szczecinie, to gratuluję wszystkim tym, którzy uwierzyli w informacje pani Stawickiej.

Pani przewodnicząca powiedziała tutaj również o likwidacji oddziału Szczecin i zwolnieniu około 450 osób. Mam nadzieję, panie przewodniczący, że kolejne posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej będzie zwołane w obronie miejsc pracy zakładu w Szczecinie. Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie, zarząd stoczni, szanowni goście, proszę jeszcze, żeby na dwie, trzy minuty głos mógł zabrać wiceprzewodniczący, pan Roman Duchnowski.

**Członek Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność'80" Roman Duchnowski:**

Dzień dobry. Chciałbym powiedzieć troszkę o historii.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Panie przewodniczący, bardzo proszę. Skoro pan Kotyrba prosił już…

**Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność'80" przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Sławomir Kotyrba:**

Dobrze, OK. Za chwilę zgłoszę pana Duchnowskiego.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

…żeby zabrał pan głos, to udzielę panu głosu, tylko bardzo proszę, żeby nie wspominał pan historii być może z ostatnich pięćdziesięciu lat, tylko żeby odniósł się pan do problemu, który mamy w tej chwili.

**Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność'80" przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Sławomir Kotyrba:**

To są, panie przewodniczący, właśnie problemy z tej chwili.

**Członek Związku Zawodowego NSZZ „Solidarność'80" Roman Duchnowski:**

Chciałbym po prostu podkreślić, z czego dzisiejsze problemy wynikają. Za rządów Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego zaczęto niszczenie Gryfii. Z pięćdziesięciu hektarów, co nadmienił już przewodniczący „Solidarności", zostało

nam sześć hektarów. Praktycznie jest to niewielka część. Wszystkie tereny, które mamy, są wynikiem poprzednich rządów.

Jeżeli chodzi o modernizację, jakby to nie nazwać, jeżeli chodzi o zarząd, który teraz przedstawia nam to wszystko, to w czasie moich wszystkich konsultacji z załogą – jest to 450 osób – powiedziała mi ona wprost, że jako związkowcy, dlatego że na razie mamy tylko takich związkowców, mamy bronić zakładu, oddziału rękami i nogami, dlatego że chcą tutaj pracować. Zakład w końcu ma zarząd, który zaczyna modernizację zakładu. Jeżeli chodzi o dalszą pracę, pracuje tutaj załoga i młoda, i starsza. Każdy z nich chciałby doczekać szczęśliwej emerytury. Modernizujemy, nawet mamy plany – już się to zaczęło – że kupuje się nowy sprzęt. Zarząd wyszedł do ludzi z pytaniem, jakiego sprzętu brakuje. Zaczyna się to układać.

Na przykład premia. Załoga wypowiedziała się o premii pozytywnie. Nigdy nie było premii za dobrą pracę czy jak się to mówi. Teraz była. W czasie rozmów na wydziałach ludzie mówią, że jest to pierwszy zarząd, który chce słuchać pracowników. Nie powiem, że nie możemy powiedzieć złego słowa, ale jest współpraca. Rozumiem to, co mówią związki zawodowe w Świnoujściu, dlatego że straciłem pracę dwa razy. Wiem, ile to kosztuje, jak to jest, ale nie można powiedzieć, że nie ma rozmów. Wręcz sami robią takie podchody, że raz są na zebraniu, raz ich nie ma, raz mają jakieś dokumenty, raz ich nie mają, żądają i nie wiadomo jak się w tym poruszać.

Jeszcze raz podkreślam, że załoga w Szczecinie, przede wszystkim związkowcy plus załoga, wypowiedziała się wprost, że my jako związkowcy mamy bronić miejsc pracy tu na miejscu. Związki zawodowe ze Świnoujścia nawet nie wyślą do nas pisemka, czy chcą konsultacji, czy nie chcą. Stwierdzili, że my jesteśmy im niepotrzebni. Dziękuję. Do widzenia.

**Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność'80" przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Sławomir Kotyrba:**

Dziękujemy bardzo.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. Panowie przewodniczący, bardzo się cieszę, że jest wam dobrze. Tak wam dobrze za rządów PiS przez ostatnie pięć lat. Bardzo proszę, o głos jeszcze raz prosi pani…

**Przewodniczący Międzyzakładowej Organizacji Związkowej NSZZ „Solidarność'80" przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Sławomir Kotyrba:**

Dziękuję, panie przewodniczący. Powiedział pan naprawdę święte słowa. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Bardzo proszę. Bardzo proszę, dalej bawcie się w politykę, kiedy widzę, że chodzi tu o miejsca pracy. Bardzo proszę, o głos jeszcze raz prosiła pani Aneta Stawicka, przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni, zakład w Świnoujściu.

**Przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Aneta Stawicka:**

Jeszcze raz dziękuję bardzo za głos. Bardzo krótko chciałabym odpowiedzieć panu Krzysztofowi Zarembie. Powtórzyła to przed chwilą także pani Walichnowska. Nieprawdą jest, że każdy z pracowników Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia w Świnoujściu będzie zatrudniony w Szczecinie, że każdy z pracowników dostał propozycję pracy. Proszę państwa, w przerwie zasięgnęłam opinii. Otóż dwadzieścia jeden osób dostało propozycję pracy w Szczecinie. Odnosząc się do tej wypowiedzi, proszę mi powiedzieć, dlaczego – skoro mają być propozycje pracy dla pracowników w Świnoujściu – do Powiatowego Urzędu Pracy w Świnoujściu zarząd wysłał listy związane z grupowym zwolnieniem. Już tutaj coś się nie zgadza. Raz panowie puszczają w eter, że bronicie miejsc pracy. Zresztą rząd cały czas powtarza, że każde miejsce jest na wagę złota, a wy w koronawirusie chcecie wywalić 200 ludzi na bruk. Nieprawdą jest, że każdy dostanie propozycję pracy w Szczecinie.

Pani Joanno, bardzo proszę, dlatego że przed chwilą miałam telefon od mojej załogi, żeby zmieniła pani firmę konsultingową, która wylicza pani ekspertyzy dotyczące budowy doku, dlatego że jeżeli chodzi o materiały do budowy doku, ceny materiałów i robocizny, to chyba macie dane z jakichś bardzo przestarzałych, odległych lat, może z lat 90., kiedy budowaliście sobie największy dok nr 5.

Nomen omen, wracając do doku nr 5, który był budowany, przypomnę, proszę państwa, przypomnę Szczecinowi, że budowaliście go pięć lat, a mieliście wtedy zatrudnionych około 1000–1500 pracowników. Na dzień dzisiejszy nie ma kadry, która byłaby w stanie wybudować, a wy mówicie, że chcecie go wybudować, po pierwsze, za 160 000 tys. zł, gdzie kilogram blachy kosztuje od 2,5 do 4 euro. Przeliczcie to sobie, za Boga Ojca, w którą stronę byście nie liczyli, nie wychodzi 160 000 tys. zł. Mówimy tu o gołym doku, a gdzie jeszcze wyposażenie, dźwigi, nabrzeża, których nie macie, dlatego że są w stanie agonalnym, jak zresztą cała stocznia, która jest skansenem, jak wcześniej powiedziałam. Trzeba podłączyć wszystkie media, trzeba zrobić głębię. Ludzie, wy naprawdę zmieńcie firmę konsultingową, która wam to wylicza, dlatego że oni was okłamują, oni was oszukują.

Proszę państwa, w maju 2019 r. Gryfii groziła utrata ważności klas dla pięciu jednostek pływających. Nie zrobiliście nic w tym kierunku. Źle mówię, zrobiliście. Doprowadziliście do takiego stanu, że jeden dok nr 1 macie wystawiony na sprzedaż, drugi dokoponton również macie wystawiony na sprzedaż. Zostały wam trzy doki, trójka, dokoponton i piątka, która ma obniżoną klasę. Chcecie modernizować sobie swój oddział naszym dokiem, dlatego że po prostu wam brakuje i trzeba sobie dobrać.

Kolejny temat to ten, o którym już wcześniej powiedziałam. Zeszły rok zakończyliśmy stratą – tak, pani Joanno – w wysokości 9000 tys. zł. Tyle było na minusie. Na ten rok przewidujecie stratę w wysokości 30 000 tys. – 40 000 tys. zł. Na tym etapie powinien być opracowany plan restrukturyzacji, a nie plan modernizacji. Nie wiem, na jakiej podstawie, dlaczego tak frywolnie główny właściciel podjął decyzję o dalszej działalności firmy. Na tym etapie, może to źle zabrzmi w ustach związkowca, ale powinna być ogłoszona upadłość, a nie modernizacja. Chcecie się modernizować, tak jak powiedziałam, poprzez zjedzenie nas, poprzez kanibalizm. Pan prezes do tak zrujnowanego zakładu, do takiego skansenu zaprasza nas ze Świnoujścia. Przepraszam, do pracy nas pan zaprasza czy zaprasza pan nas, żebyśmy sobie go pozwiedzali?

Jeszcze jednym oddzielnym tematem, nad którym nie będę się absolutnie rozwodzić, dlatego że są od tego odpowiednie służby, jest zatrudnianie firmy ukraińskiej, to znaczy firmy, która zatrudnia pracowników ukraińskich. Wykonują oni wszelkiego rodzaju prace i na terenie stoczni, i na terenie różnych jednostek komercyjnych, jak też jednostek specjalistycznych, ale tak jak powiedziałam, nie będę się nad tym rozwodzić. Są od tego specjalne służby.

Teraz mam pytanie do właściciela. Zawsze wydawało mi się, że jeżeli jest powoływany jakikolwiek zarząd, jeżeli ktoś jest powoływany na stanowisko dyrektora czy prezesa zarządu, to jego zadaniem jest generowanie zysku, odbudowa zakładu, przynoszenie korzyści dla właściciela. Tutaj, proszę państwa, mamy zupełnie odwrotną sytuację. Ten zarząd absolutnie nie generuje żadnych zysków, tylko idzie w zupełnie drugą stronę. Proszę mi powiedzieć, czy pan Zaremba i pan Trzeciakowski zostali obsadzeni na stanowiskach po to, żeby doprowadzić Gryfię do ruiny, dlatego że inaczej nie da się powiedzieć. Skoro w zeszłym roku mieliśmy stratę na poziomie 9000 tys. zł, a ten zakończymy, daj Boże, nawet na poziomie 21 000 tys. zł, który sami zaplanowali, gdyż jest to napisane w planie modernizacyjnym – sami to powiedzieli – to przepraszam bardzo, w jakim kierunku idziemy?

Chciałabym jeszcze odpowiedzieć panu Krzysztofowi Zarembie, dlatego że i w Radiu Szczecin, i w różnych innych czasopismach, które chcą z nim rozmawiać, prowadzić wywiady – dzisiaj zrobił to samo – mówi, że w Świnoujściu na wydziale pracuje 61 osób. Proszę państwa, w Świnoujściu jest 200 osób, w Szczecinie jest 400, a więc jeszcze raz tyle, co w Świnoujściu. Chciałabym panu, panie Krzysztofie, przytoczyć tabelkę, pod którą sam się pan podpisał, dlatego że pochodzi ona z planu modernizacyjnego. Robotników produkcyjnych w Świnoujściu jest 61, w Szczecinie 131, a więc prawie to samo. Robotników pomocniczych jest 64, a w Szczecinie 108. Natomiast pracowników admi-

nistracyjnych, biurowych w Świnoujściu jest 8, w Szczecinie trzy razy więcej, gdyż 28. A więc niech pan jako zarząd wreszcie przestanie szkalować Morską Stocznię Remontową Gryfia w Świnoujściu, robić z nas czarną owcę, dlatego że tak naprawdę czarną owcą jest Szczecin.

Nie mówię tego z własnego przekonania, jak powiedziała to pani Walichnowska, dlatego że ktoś złośliwie chce coś zrobić, coś powiedzieć. Absolutnie. W internecie są opracowania. Niestety, z internetu nic nie ginie. Można tam wyraźnie przeczytać, że Morska Stocznia Remontowa Gryfia w Świnoujściu miała niesamowitego pecha. Nie mam pretensji do ludzi, którzy pracują na dole, jak pan Roman, który broni miejsc pracy. My też, panie Romanie, bronimy miejsc pracy. Nie wiem, czy pan zauważył. Niestety, ale tak wygląda sytuacja, nie jest za wesoło. Chcecie nas zlikwidować po to, dalej będę się przy tym upierać, żeby zasypać dół finansowy, który sami zrobiliście jako zarząd. Mam nadzieję, że pana Artura nie nudzę, ale tak wygląda sytuacja.

Chciałabym jeszcze przypomnieć panu Arturowi, dlatego że widzę, że siedzi bardzo znudzony, że bodajże w 2008 czy 2009 r., już nie pamiętam, kiedy była likwidowana Stocznia Szczecińska Nowa…

**Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:**

Przepraszam, panie przewodniczący, ad vocem, w trybie formalnym, w kwestii formalnej.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Nie ma trybu formalnego. Proszę zakończyć swoją wypowiedź.

**Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:**

Bardzo proszę. Byliśmy następni w kolejce, czekamy cierpliwie.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Mam listę.

**Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:**

Pan przewodniczący ekstraordynaryjnie udziela głosu jednej ze stron, innym skraca.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Szanowny panie prezesie.

**Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:**

Chcielibyśmy odnieść się do kwestii z poprzedniej wypowiedzi sprzed przerwy, do wielu nieprawdziwych informacji, które się pojawiły.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Szanowny panie prezesie.

**Przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Aneta Stawicka:**

Przepraszam, ale ja już kończę, gdyby mi pan nie przerwał…

**Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:**

Bardzo proszę o równe prowadzenie obrad.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Pani przewodnicząca, szanowni państwo.

**Przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Aneta Stawicka:**

Ja pana cierpliwie słuchałam.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Szanowni państwo, bardzo proszę nie wchodzić sobie w słowo. Mam listę mówców. Zakończymy rundę mówców zapisanych do głosu. Wtedy udzielę głosu panu prezesowi. Bardzo proszę, kończy pani Stawicka.

**Przewodnicząca Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Stoczni przy Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Aneta Stawicka:**

Chciałam tylko przypomnieć panu Arturowi Trzeciakowskiemu i wszystkim zebranym tutaj na sali, że w Stoczni Szczecińskiej Nowa 4000 wypowiedzeń wręczał nie kto inny, jak pan Trzeciakowski. Teraz chce pan zrobić to samo u nas w Świnoujściu. 200 osób ma iść na bruk. Wtedy stoczni dzielnie bronił pan Krzysztof Zaremba. Mówił, że niestety, ale bezpowrotnie została ona zniszczona, że nie da się odbudować, że były wycinane linie produkcyjne. Panie Krzysztofie, w tej chwili chce pan zrobić dokładnie to samo, chce pan zlikwidować przemysł stoczniowy w Świnoujściu. Kosztem Świnoujścia chce pan odbudować przemysł stoczniowy w Szczecinie. Taka jest prawda. Później też będzie pan chodził po telewizjach i mówił, że przez pana, pana rękoma zostały zlikwidowane linie technologiczne i produkcyjne w Szczecinie? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. O głos poproszę pana Rafała Zahorskiego, pełnomocnika marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Proszę.

**Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:**

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, szanowni goście, chciałbym powiedzieć jedną rzecz. Nie rozumiem, skąd pani Joanna Walichnowska ma wycenę doku. Pani Joanno, nawiązując do tego, co mówiła pani Aneta ze Świnoujścia, faktycznie ceny budowy doku w stanie surowym wynoszą od 2,5 do 4 euro. Tymczasem mówimy tutaj o bardzo skomplikowanej technologii budowy doku składającego się z segmentów na wodzie, mówimy o spawaniu w kesonach albo o spawaniu w mikrokesonach jednostronnie na podkładkach ceramicznych. Jest to naprawdę bardzo skomplikowana technologia. Może pani zapomnieć o tym, że będzie to budowała stocznia szczecińska, przepraszam, Szczeciński Park Przemysłowy. Przypomnę pani, że niedawno stracił tę nazwę i już nie jest stocznią. To nie jest stocznia, to jest park przemysłowy. Niech pani sobie teraz prosto przeliczy 10 tys. ton konstrukcji doku razy 4 euro. Proszę pani, wychodzi 40 000 tys. euro razy 4,50 zł, co daje nam 180 000 tys. zł. Mówimy o stanie surowym. Proszę sobie dołożyć do tego inne wartości. Skończy pani na 250 000 tys. zł.

Kolejna sprawa to głębia dokowa. Mogę pani dać dokumenty, gdyż mam opracowanie. Według opracowania z 2015 r. dotyczącego przeniesienia piątki do Świnoujścia, mimo że biznesowo było to lepsze położenie niż Szczecin, biorąc pod uwagę koszt robienia głębi dokowej w Świnoujściu – uwaga – była to kwota w wysokości 150 000 tys. zł. To, co pani mówi, jest absolutnie nierealne. Nie zrobi pani doku, nie postawi go pani przy Nabrzeżu Gdyńskim w Szczecinie, przy samym nabrzeżu, dlatego że nabrzeże jest płytkie, a głębia dokowa musi mieć, proszę pani, około osiemnastu metrów zanurzenia. A zatem musi go pani obsadzić mniej więcej trzydzieści pięć metrów od nabrzeża i – uwaga – wejść w światło wodowania pochylni „Wulkan". Rozumiem, że dok w Szczecinie stawiamy na środku basenu i zamykamy jakąkolwiek możliwość wodowania jakichkolwiek jednostek w słynnej stoczni szczecińskiej, którą rząd podobno odbudowuje od pięciu lat. Jest to jedna sprawa.

Druga sprawa. Wracam do samej idei parku, ponieważ zostali tu wywołani samorządowcy. Panie Arturze Trzeciakowski, proszę czytać opracowanie w świetle obowiązującego prawa. Otóż samorządy w Polsce nie mogą samodzielnie prowadzić działalności gospodarczej. Nikt nie mówi o żadnej komunalizacji, tylko mówi o tym, żeby stworzyć park przemysłowy w Świnoujściu przy udziale właściciela obecnych terenów Gryfii, czyli Funduszu Rozwoju Spółek – mówię o pani, pani Joanno – jak też przy udziale Funduszu MARS.

Pamiętajmy, że mamy dwa tereny. Powiem państwu, że w Świnoujściu w latach 80. właśnie na terenach zielonych, których dzisiaj właścicielem jest Fundusz MARS, było robione palowanie na dok o długości 200 m. Skoro w latach 80., za PRL-u, za komuny, nawigacyjnie dało się tam postawić duży dwustumetrowy dok, to zapewniam, że dzisiaj również, zwłaszcza że chodzi o to, żeby dok był ulokowany jak najbliżej rynku, czyli jak

najbliżej bazy NATO, promów, Bałtyku, statków wpływających do Świnoujścia. Przypomnę, że Świnoujście jest większym portem, jeżeli chodzi o zanurzenie, dlatego że tam techniczne zanurzenie wynosi 14,5 m, a w Szczecinie jest 12,5 m. Przepraszam – będzie. W związku z tym z tych dwóch lokalizacji jest to lepsza lokalizacja.

Pani Joanna powiedziała na temat wszystkich waszych wycen, które zrobiliście, a które czytałem. Szczerze mówiąc, poziom tego, niech mi pani wierzy, nie jest godny żadnego ekonomisty. Jeżeli robił to pan Trzeciakowski, to się wstydzę, dlatego że w mojej opinii pan Trzeciakowski jest dobrym ekonomistą, tylko po prostu robi to, co mu każą. W związku z tym, jeżeli mówimy o tych wszystkich sprawozdaniach i wyliczeniach, to z wyliczeń tych wychodzi jedno, proszę państwa, że najlepszą lokalizacją na prowadzenie działalności stoczniowej w województwie zachodniopomorskim jest Świnoujście, a nie Szczecin. Skoro na podstawie tych wyliczeń chcecie państwo zlikwidować stocznię w Świnoujściu, to rozumiem, że za trzy, cztery miesiące te same wyliczenia posłużą do zamykania stoczni w Szczecinie. Rozumiem, że wtedy związkowcy ze Szczecina też będą siedzieli cicho, dlatego że przecież nic się nie dzieje.

I ostatnia rzecz, proszę państwa, sprawa słynnej wyceny nieruchomości. Posiadam wycenę z roku 2017, kiedy wszystkie tereny w Świnoujściu były, proszę państwa, wyceniane. Mówimy o tych terenach, które dzisiaj ma Fundusz Rozwoju Spółek, dlatego że w 2013 r. tereny zielone były kupione od Funduszu MARS. W 2017 r. sam teren w Świnoujściu ze wszystkimi nieruchomościami, prawdopodobnie bez doków, o ile dobrze pamiętam, to była kwota 25 790 tys. zł. A zatem było to około 26 000 tys. zł w 2017 r. Kolejna sprawa. W roku 2019 to pani fundusz przejmował stocznię od Funduszu MARS za kwotę, jak pamiętam, około 60 000 tys. zł. Teraz mówimy, że w Świnoujściu goły teren, bez doków, bez niczego, bez urządzeń, sprzedajemy za 58 100 tys. zł. Pytam się, czy w 2019 r. Fundusz Rozwoju Spółek kupił po zaniżonej cenie rynkowej całą stocznię, czy obecnie cena jest przewyższona? Z wyceny, którą posiadam, wynika, że wartość Świnoujścia maksymalnie wynosi 30 000 tys. zł. Absolutnie wartość, którą państwo wystawiacie, jest po prostu komiczna.

Fakt jest jeden. Jeżeli rzeczywista wartość rynkowa będzie na poziomie około 30 000 tys. zł, a państwo znajdziecie jelenia państwowego, który kupi to za 58 100 tys. zł, to będziemy mieć do czynienia z nielegalną pomocą publiczną i powtórzeniem się scenariusza Stoczni Szczecińskiej Nowa, za co wszyscy państwo będziecie odpowiedzialni. Pan Artur Trzeciakowski doskonale pamięta, co się działo w Stoczni Szczecińskiej Nowa, przez ostatnie dwa lata sam był jej prezesem, sam wie, jak wygląda palenie pomocy publicznej, jakie są tego konsekwencje. Rozumiem, że złożenie podpisów pod 200 zwolnieniami jest łatwiejsze niż pod 4000, ale nie może być powtórki z rozrywki, proszę państwa, dlatego że mamy prawo, mamy prawo europejskie.

Czy pani jako nadzorowi właścicielskiemu – mówię do pani Joanny Walichnowskiej – nie jest wstyd, że nominuje pani na prezesa spółki człowieka, który nie ma zielonego pojęcia o gospodarce morskiej, nie ma wykształcenia technicznego i nawet nigdy wcześniej nie był na żadnym kierowniczym stanowisku? Litości, nie róbcie sobie państwo z nas żartów. Mówmy o realiach. Proponuję przejrzeć opracowanie, które zleciły związki zawodowe i które zostało wykonane. Jest tam wszystko napisane czarno na białym. Jest to dużo wyższy poziom merytoryczny niż poziom opracowań widocznych do tej pory. Mam tylko prośbę, żebyśmy zeszli na poziom realności, a nie cały czas bujali w obłokach i mówili od rzeczy. Prom też był wyceniany na 380 000 tys. zł, a finalnie było to skwotowane na ponad 1 000 000 tys. zł. Litości, dobrze wiemy, jaki będzie skutek sprzedaży Świnoujścia. Nie uratuje to Szczecina.

Uważam, że biorąc pod uwagę wszystkie parametry, czyli to, proszę państwa, że w 2018 r. był mały plus, w roku 2019 było minus 9000 tys. zł, a teraz za 2020 r. mamy minus na poziomie około 30 000 tys. zł, jest to pierwsza przesłanka do tego, że pani jako właściciel, jako reprezentant właściciela, Skarbu Państwa, powinna odwołać cały zarząd i powołać fachowców, a nie amatorów. Jest mi naprawdę wstyd za pana Trzeciakowskiego, dlatego że jest to osoba, która w mojej opinii ma bardzo dużą wiedzę ekonomiczną. Produkowane przez niego dokumenty, które następnie powiela Fundusz Rozwoju Spółek, a następnie wszędzie rozsyła Ministerstwo Gospodarki Morskiej

i Żeglugi Śródlądowej, przynajmniej powinny być na wysokim poziomie merytorycznym, a jak na razie mamy bełkot ekonomiczny. Jest mi naprawdę wstyd, że takie dokumenty są wypuszczane. Rozumiem, że w sferze politycznej takie dokumenty mogą w jakiś sposób funkcjonować, ale nie w obrocie gospodarczym, nie, kiedy mamy do czynienia z odpowiedzialnością karną, różnego typu odpowiedzialnością przed prokuratorem za łamanie prawa. Naprawdę musicie państwo wejść na poziom prawa, na poziom ekonomii, biznesu i strategii, zrobić to porządnie jeszcze raz, na razie dać spokój z działaniami, które są ad hoc, podjąć naprawdę przemyślane działania strategiczne, gospodarcze, dlatego że możliwe jest działanie stoczni zarówno w Szczecinie, jak i w Świnoujściu. Rynek remontowy wciąż rośnie, co potwierdzają wszystkie stocznie, które przebranżawiają się z rynku stoczniowego budowy statków na rynek remontowy. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo.

**Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:**

Naprawdę proszę, pani Joanno, o poważne traktowanie nas wszystkich. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. O głos proszę pana posła Jarosława Rzepę. Następnie będzie pan poseł Marchewka.

**Poseł Jarosław Rzepa (PSL-Kukiz15) – spoza składu Komisji:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, przysłuchuję się dyskusji.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Proszę tylko o dyscyplinę czasową, dlatego że za chwilę będziemy musieli opuścić salę.

**Poseł Jarosław Rzepa (PSL-Kukiz15) – spoza składu Komisji:**

Przede wszystkim ubolewam nad tym, że na naszym dzisiejszym spotkaniu nie ma właściciela. Myślę o panu ministrze Adamczyku. Pozwólcie państwo, że zacytuję, co napisał chyba jego rzecznik w odpowiedzi na pismo Klastra Morskiego: „Większościowym akcjonariuszem Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA" – kontynuuje rzecznik – „jest Fundusz Rozwoju Spółek SA. Skarb Państwa posiada 100% akcji FRS SA i nie wykonuje praw z akcji MRF Gryfia bezpośrednio. Sprawy związane z zarządzeniem majątkiem spółki oraz jej reprezentacja jako działania operacyjne pozostają w wyłącznej kompetencji zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA". Szanowni państwo, dla mnie jest to jednoznaczne, jak Skarb Państwa podchodzi do swojego majątku. Ubolewam nad tym, że właśnie tak jest. Po raz kolejny ubolewam, że nie ma dzisiaj na tej sali żadnego z posłów Prawa i Sprawiedliwości z Pomorza Zachodniego, dla których ten temat powinien być bardzo, bardzo ważny.

Jak by nie patrzeć, szanowni państwo, przede wszystkim widać, że od momentu, kiedy te dwie stocznie zostały połączone, żaden właściciel tak naprawdę nie podchodził do tego jako do jednego wspólnego zakładu. Dzisiaj mam wrażenie, że Świnoujście jest ogromnym problemem, co zresztą pokazał pan prezes Zaremba, że jeszcze nie pokazał się tam jako prezes. Mówię do pani Joanny. Warto byłoby się zapytać, dlaczego pan prezes właśnie w ten sposób podchodzi do swojego zakładu, do swoich pracowników, a przypomnę, że ma ich ponad 200 w samym Świnoujściu.

Wydaje mi się, że dzisiaj, co zresztą przed chwilą było mówione, kiedy rynek remontowy rośnie, ponieważ nie buduje się nowych statków, dlatego że mamy dekoniunkturę na rynku nowych statków, jeżeli mamy lokalizację, która jest dobrą lokalizacją, jeżeli chodzi o posadowienie stoczni remontowej, jeżeli mamy, szanowni państwo, ludzi, którzy jeszcze się na tym znają i jeszcze w tej branży są… A co za chwilę możemy mieć? Możemy na pewno nie mieć stoczni remontowej, dlatego że armatorzy pójdą gdzie indziej, niekoniecznie do Szczecina. Po drugie, nie będziemy mieli ludzi, dlatego że, szanowni państwo, ludzie ci nie będą każdego dnia dojeżdżać ze Świnoujścia do Szczecina. Wiemy, ile pieniędzy i czasu to zajmuje. Mówienie o tym, że tak może się stać, to po prostu fikcja.

Co dalej, jeżeli chodzi o dok i o Szczecin? Szanowni państwo, boję się. Mówię to związkowcom ze Szczecina. Szanowni państwo, to wy jesteście związkowcami? Jak traktujecie swoich kolegów ze Świnoujścia? Powinniście być razem. Dzisiaj patrzycie, jak zarzynają ludzi ze Świnoujścia, później będziecie wy. Jeżeli nie potraficie myśleć strategicznie, że lepiej walczyć o całość, o tych ludzi, to później dok pogrąży was. Jest tylko pytanie, kto was wtedy będzie bronił. Dzisiaj naprawdę lepiej być jedną wspólną załogą. Dzisiaj lepiej mówić o restrukturyzacji i walczyć o każde miejsce pracy, dlatego że dzisiaj nie stać nas na to, żeby likwidować te miejsca pracy, tę lokalizację, tę stocznię, to, co może się w przyszłości wydarzyć. Szanowni państwo, proszę o opamiętanie, proszę o refleksję, o to, żeby pan prezes, żeby panowie prezesi ze Szczecina wreszcie potraktowali to jako jedno wspólne przedsiębiorstwo, żeby walczyli o tych ludzi, a nie szukali prostych rozwiązań. Mam wrażenie, szanowni państwo, że potraficie tylko wydawać pieniądze, ale nie potraficie ich skutecznie zarabiać. Zarabiać to nie jest łatwa rzecz. Wydawać jest bardzo fajnie, fajnie jest przychodzić z różnymi nowymi pomysłami.

Obawiam się, szanowni państwo, chociaż może idea budowy doku jest bardzo fajna, tak samo jak idea budowy CPK jest bardzo fajna, podobnie inne rzeczy, tylko że my musimy myśleć realnie, a obawiam się, że dok pogrąży Szczecin, totalnie pogrąży Szczecin. A wiecie państwo, co jest zapisane w dokumentach? Skąd weźmiecie pieniądze? Z przyszłych zysków. I wy, państwo, na to się godzicie? Godzicie się na takie zapisy? Z przyszłych zysków, które dzisiaj są wyimaginowane? Szanowni państwo, bardzo mocno apeluję do wszystkich o opamiętanie się. Apeluję, żeby Ministerstwo Infrastruktury, które, przypomnę, dzisiaj jest właścicielem w imieniu Skarbu Państwa, przerwało tę niefortunną sprzedaż, całkowicie wycofało się ze zwolnień grupowych. Apeluję, żebyście wreszcie zaczęli walczyć o ludzi, dlatego że tak samo w Szczecinie, jak i w Świnoujściu mają swoje rodziny, mają swoje plany, zostawili dużo życia w tych zakładach, w tych trudnych czasach chcą godnie żyć. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Marchewka. Następnie pan poseł Łącki.

**Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):**

Dziękuję. Panie przewodniczący, kilka wątków i argumentów w kontekście tego, co szanowni państwo powiedzieliście. Wielokrotnie pojawiał się tutaj argument, że działania te to ratowanie stoczni. Ratowanie przez likwidację jest trochę dziwne. Dla mnie to tak, jakby ktoś chciał ratować życie przez eutanazję. Mam takie wrażenie, że chcecie zaorać zakład, dlatego że są duże straty generalnie całego zakładu. Jeżeli z opracowania, które dostaliśmy, dowiadujemy się, że skumulowana strata netto stoczni wynosi 33 000 tys. zł, do tego perspektywy zakończenia tego roku również są czarne, to niestety mam wrażenie i obawę, że zakład przestanie istnieć, zakład zostanie sprzedany, a pieniądze z jego sprzedaży po prostu pójdą na zasypanie dziury. Co będzie z dokiem? Wielokrotnie już pojawiały się argumenty, czy da się to zrobić w tej cenie.

Teraz mam zasadnicze pytanie. Jeżeli nawet dok, według wstępnych szacunków, ma kosztować ponad 160 000 tys. zł, chociaż niektórzy mówią, że będzie dużo więcej, a to, co państwo jako zarząd chcecie osiągnąć ze sprzedaży zakładu w Świnoujściu, to pięćdziesiąt kilka milionów złotych, to co z resztą? Skąd ją weźmiecie? Boję się po prostu, wiele osób ma obawy, że projekt budowy doku skończy się tak jak budowa promu i rdzewiejąca stępka. Do tej pory zostało na to wydane 12 500 tys. zł.

Teraz kolejna kwestia, jeżeli chodzi o jeden z argumentów, który tutaj padł w odniesieniu do zakładu w Świnoujściu, że należy to zrobić dlatego, że z ekonomicznego punktu widzenie jest to dobre dla całej firmy. Tak państwo mówiliście, odnosiliście się między innymi do tego, ilu w zakładzie w Świnoujściu jest pracowników produkcyjnych i tzw. stanowisk nierobotniczych. Powiem wprost, dlatego że statystyki są jasne. Tutaj trzeba popatrzeć na liczby. Twarde dane jasno wskazują, że pracowników produkcyjnych i pomocniczych w Świnoujściu jest 60% w stosunku do całej załogi, a nierobotniczych, czyli pomocniczych, 40%. Waszym zdaniem jest to argument za likwidacją zakładu w Świnoujściu. A więc popatrzmy teraz, jak jest w Szczecinie. W Szczecinie pracownicy produkcyjni stanowią jeszcze mniej, dlatego że 55%, a ci na stanowiskach nierobotni-

czych 45%. Procentowo jest ich więcej niż w oddziale w Świnoujściu. Pytam więc, czy zaraz to samo będziecie chcieli zrobić ze Szczecinem?

W wypowiedziach medialnych przedstawicieli władzy wielokrotnie pojawiało się, że jest tam duży odsetek pracowników biurowych. W Świnoujściu odsetek ten wynosi 4%, w Szczecinie 6,5%, a więc więcej. Czy to samo będziecie chcieli zrobić ze Szczecinem? Mam wrażenie, że chodzi o to, że w tym wszystkim po prostu zabrakło wam argumentów. Decyzją o likwidacji zakładu po prostu próbujecie zasypać dziurę, z którą od kilku lat nie potraficie sobie poradzić.

To, co jeszcze jest bardzo porażające, to to, że do propozycji sprzedaży wkładacie zapis, który zakazuje kupującym prowadzenia konkurencyjnej działalności. Po pierwsze, dla mnie jest to niezgodne z zasadami zdrowej konkurencji i przepisami prawa. Mam takie wrażenie. Po drugie, chyba oczywiste jest, że jeżeli temu, kto kupi, zakazujecie, to co to oznacza? Oznacza to, że to się opłaca. Inaczej nie można tego wytłumaczyć. Dlaczego ktoś nie mógłby tego robić? Dlatego że będzie dla Gryfii konkurencją.

Niestety, mam wrażenie, że decyzja, która na szczęście jeszcze ostatecznie nie zapadła, będzie jeszcze raz przemyślana. Chciałbym zwrócić uwagę, że w naszym wniosku jasno mówimy o tym, żeby poważnie rozważyć propozycję, którą złożyli samorządowcy, żeby usiąść do stołu i przeprowadzić jasną analizę i nie robić po prostu zamachu na zakład. To, że prezes prawie przez rok swojej działalności nie pojawia się w zakładzie w Świnoujściu, jest dla mnie kompletnie niezrozumiałe. Dla mnie jest to dowód lekceważenia nie tylko spraw stoczni, lecz także jej załogi.

Jeżeli okazuje się, że wszczyna się proces zwolnień grupowych, mimo że siedzieliście panowie w tych ławach i zapewnialiście nas, że to się w ten sposób nie skończy, to jest to dla nas bardzo zaskakujące. Mam wrażenie, że nawet jeżeli będzie tak, jak panowie mówicie, że rozpoczniecie proces zwolnień grupowych, zakładam, że ci, którzy powiedzą: „nie zgadzam się na to”… Powiem inaczej – proces zwolnień grupowych najpierw ma przenieść wszystkich do Szczecina. Jeżeli nawet zostaną przeniesieni do Szczecina, to czy mają szanse na jakieś odprawy, cokolwiek? Moim zdaniem, jak wynika z rozmów z reprezentantami strony społecznej, może być zupełnie odwrotnie.

Podsumowując, żeby panom posłom dać jeszcze szansę zabrania głosu, uważam, że decyzja ta jest decyzją nieprzemyślaną i w dłuższej perspektywie i tak nie rozwiąże problemów Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia, dlatego że pomimo zasypania dziury, problem ten prędzej czy później powróci. Patrząc na to, w jaki sposób obecny rząd i jego przedstawiciele zarządzają gospodarką morską, niestety, mam duże obawy, że w tym przypadku z dokiem będzie tak samo jak z promem, to znaczy nie będzie niczego. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. Ze względu na czas bardzo proszę pana posła Łąckiego, a później pana posła Wieczorka o bardzo krótkie wypowiedzi, dlatego że chciałbym, żeby potem głos zabrali jeszcze pan poseł Zaremba i pani wiceprezes Walichnowska.

**Poseł Artur Łącki (KO):**

Mogę? Panie przewodniczący, krótko ad vocem do panów ze Szczecina, najpierw do panów związkowców. Bardzo się cieszę, panowie, że mówicie, iż jesteście od tego, żeby bronić miejsc pracy. Przypominam tylko, panowie – przepraszam, że muszę to robić – że powinniście bronić wszystkich miejsc pracy. Mówię wam to, bo jeżeli teraz nie będziecie bronić miejsc pracy w Świnoujściu, to, panowie, za chwilę nie obronicie miejsc pracy w Szczecinie. Może o tym nie wiecie, ale Warszawa rozgrywa was, jak chce. W ogóle nie bronicie chyba żadnego przemysłu w województwie zachodniopomorskim. Warszawa, warszawka – jak ją zwał, tak ją zwał – rozgrywa i robi z wami, co chce. Za chwilę przemysłu nie będzie ani w Świnoujściu, ani w Szczecinie. Jeżeli teraz nie powiecie: „stop”, jeżeli teraz nie zgłosicie veta, to za chwilę nie będziecie mieli stoczniowców w Szczecinie, a nie tylko w Świnoujściu.

Niestety, muszę się odnieść do tego, co pan Artur Trzeciakowski powiedział o liście samorządowców. Panie dyrektorze, to nie jest biznesplan. Oni nie przysłali wam biznesplanu. Dwóch poważnych samorządowców, można powiedzieć najbardziej poważnych,

najpoważniejszych w województwie zachodniopomorskim, przesłało wam ofertę współpracy. Ten list w ten sposób trzeba czytać. Są to samorządy, szczególnie samorząd województwa zachodniopomorskiego, które mają naprawdę duże środki finansowe, które mogą zainwestować, jeżeli się dogadacie, w przemysł stoczniowy województwa zachodniopomorskiego, ale trzeba mieć wolę i chęć dogadania się. I to jest najważniejsze.

Do pani prezes czy pani dyrektor Funduszu Rozwoju Spółek, pani Joanny Walichnowskiej. Rozumiem, że pani zasiada w swoim Funduszu Rozwoju Spółek w Warszawie. Czy pani kiedyś wzięła mapę i zobaczyła, gdzie leży Świnoujście, a gdzie leży Szczecin? Niech pani zobaczy. Jest to ponad 100 km w jedną stronę. Czy to jest w ogóle moralne, że próbuje pani powiedzieć tym ludziom, że mają jechać do pracy do Szczecina? Niech pani obejrzy sobie film – może jest pani za młoda i nie zna go pani – „Nie lubię poniedziałku”. Jest tam słynny monolog. Facet mówi tak: „o piątej jem śniadanie, później się myję i ubieram, ubrany kładę się spać, wstaję o czwartej rano i o siódmej już jestem w pracy, i idę na obiad”. To pani chce im zafundować? 110 km w jedną stronę. Niech pani dojeżdża do pracy 110 km w jedną stronę. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Wieczorek.

**Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Mam dwa króciutkie pytania. Po pierwsze, ktoś zwrócił uwagę na to, że jest zakaz produkcji stoczniowej na tym terenie. To jest rzeczywiście wielka nieodpowiedzialność rządzących – nie boję się tego powiedzieć – szczególnie ministra jako właściciela, dlatego że jeżeli w tym miejscu zabrania się produkcji stoczniowej, to jest to likwidacja przemysłu stoczniowego, a nie odtwarzanie przemysłu stoczniowego. Mam dwa pytania. Po pierwsze, czy właściciel rozważał temat ewentualnego wydzierżawienia tej części przedsiębiorstwa dla podmiotu zewnętrznego, bo być może to jest rozwiązanie? Może nie trzeba zwalniać ludzi. Może trzeba dać im szansę, żeby rzeczywiście dalej tam funkcjonowali i po prostu wydzierżawić majątek.

I druga rzecz. Chyba pan prezes Zaremba o tym mówił, że kilka miesięcy temu był podpisany jakiś list intencyjny z parkiem przemysłowym dotyczący budowy doku. Pytanie jest takie. Co do tego, że inwestycja ta jest potrzebna, chyba nikt nie ma wątpliwości. Zakładając, że uda się spiąć to finansowo, czy rozważaliście zlecenie tego lokalnym przedsiębiorcom? Czy technicznie w ogóle jest to możliwe? Czy znowu jest to podanie informacji, która ma tylko uspokoić opinię publiczną? Czy rzeczywiście rozważane jest budowanie doku na terenach byłej stoczni szczecińskiej, obecnie parku przemysłowego? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan prezes Zaremba.

**Prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Krzysztof Zaremba:**

Panie przewodniczący, proszę państwa, oddaję głos panu dyrektorowi Trzeciakowskiemu. Na koniec powiem dwa zdania ad vocem.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Informuję, że może pan nie zdążyć. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

**Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Artur Trzeciakowski:**

W trakcie całego posiedzenia Komisji pojawiło się tyle informacji, które należałoby prostować, że zajęłoby to zdecydowanie za dużo czasu w stosunku do tego, który pozostał. Pozwolę sobie zatem wybrać tylko niektóre spośród nich, żebyśmy wiedzieli, że mówimy o zupełnie różnych rzeczach.

Cały czas podstawowym celem, o którym mówimy, jest utrzymanie działalności remontowej w województwie zachodniopomorskim. Z panem przewodniczącym Marchewką różnimy się tutaj spojrzeniem. Uważam, że bez inwestycji w duży dok stocznie w Szczecinie i Świnoujściu razem wzięte, opierając się tylko na piątce i na reszcie mniejszych doków, wcześniej czy później się zwiną. Tego chcemy uniknąć.

Można powiedzieć: „po co chcą doków, skoro obłożenie doków mają na poziomie 50%”. Bardzo często to pada. To znaczy, że są niekompetentni, nie potrafią sobie poradzić. Owszem, 50% znajduje się w naszym sprawozdaniu finansowym. Po to, żeby móc powiedzieć, czy to jest dużo, czy to jest mało, trzeba zobaczyć, co na te 50% się składa. Na marginesie, obłożenie doków w ubiegłym roku na poziomie 50% wyglądało w następujący sposób. Doki w Świnoujściu mają obłożenie rzędu 76% i 77%. Te dwa doki łącznie wygenerowały 26 000 tys. zł przychodów ze sprzedaży. Dok nr 5, który ma obłożenie na poziomie 76%, wygenerował przychody w wysokości 37 000 tys. zł, czyli o 30% wyższe niż dwa doki w Świnoujściu.

Skąd zatem się bierze 50% całości? Proszę zwrócić uwagę, że między innymi po to, żeby wyliczyć strukturę wszystkich doków, trzeba uwzględnić wszystkie, które posiadamy. Dok nr 2, który znajduje się w Świnoujściu, w zeszłym roku był obłożony w 8,5%. W 50% jest uwzględniony między innymi dokoponton, który od 2018 r. jest wyłączony, wobec czego jego obłożenie wynosi zero. Stąd się bierze 50%. Doki nr 6, 7, 3 czy 5 nie są obłożone w 50%. Jest to po prostu średnia. To po pierwsze.

Po drugie, padło tutaj sformułowanie, że Szczecin to sześć hektarów, Świnoujście to dwadzieścia hektarów, w związku z czym stocznia powinna znajdować się w Świnoujściu, a nie w Szczecinie. Ci z państwa, którzy mają do czynienia z działalnością remontową, wiedzą, że jesteśmy w stanie remontować statki wtedy, kiedy mamy je gdzie postawić. Możemy je postawić albo w dokach, albo przy nabrzeżach. Różnica długości nabrzeży – mówię tylko o tych, które stanowią naszą własność, nie mówię o tych, które są dzierżawione, nie biorę w tym momencie pod uwagę Nabrzeża Kaszubskiego, nabrzeża remontowego – jest następująca. Cała długość nabrzeży stoczni w Świnoujściu wynosi 661 m, tyle jest w całości. Nabrzeża stanowiące własność stoczni w Szczecinie wynoszą 1897 m. Jest to trzy razy więcej. Ci państwo, którzy się na tym znacie, wiecie, że nie da się wyremontować bez udźwigowienia, w związku z powyższym wiecie, że musimy mieć nabrzeża.

Kolejny element, na który chciałbym zwrócić uwagę, a który tak naprawdę mocno zabolał, to to, co tutaj padło, a co w rzeczywistości jest wprost powiedzianym kłamstwem, że propozycje pracy dostaną jacyś wybrani pracownicy. Przecież znacie państwo pismo, które zostało wystosowane do pracowników, które wisi w Świnoujściu, dotyczące tego, że wszystkim pracownikom proponujemy pracę w Szczecinie. Pracowników na dzień dzisiejszy chętnych jest tyle, a nie więcej. Ilu na koniec będzie chętnych, nie wiemy, państwo tego nie wiecie i my na dzień dzisiejszy tego nie wiemy, dlatego że pracownicy czekają na koniec naszych negocjacji dotyczących warunków potencjalnego odejścia ze stoczni.

Była mowa o tym, że oferowaliśmy pracę, a teraz mamy ustawę o zwolnieniach grupowych. Tak, mamy ustawę o zwolnieniach grupowych, ale wynika to z obowiązującego w Polsce prawa. Jeżeli z 200 pracowników, którzy dostają propozycję zmiany miejsca pracy, część nie zdecyduje się na to i będzie odchodzić ze stoczni, to z automatu wchodzimy w ustawę o zwolnieniach grupowych. W związku z powyższym procedura musi zostać rozpoczęta w ramach obowiązującego prawa, w ramach obowiązującej ustawy. Dlatego podaje się cały stan załogi, wszystkich co do jednego. Ilu rzeczywiście będzie pracowało w Szczecinie, a ilu odejdzie, okaże się wtedy, kiedy pracownicy złożą swoje deklaracje, czy chcą przechodzić czy nie. A zatem bardzo proszę, żeby nie powtarzać takich informacji, że jest jakaś grupka wybranych, którym zaproponowano pracę, dlatego że zaproponowano ją wszystkim pracownikom zatrudnionym w zakładzie w Świnoujściu. Podkreślam – wszystkim.

Kolejna rzecz, która tutaj dzisiaj padła, to kwestia naszych wyników finansowych. Tak, dane, które są podawane w sprawozdaniach finansowych, są danymi prawdziwymi. Ale tego, skąd państwo wzięliście informację o tym, że prognozowana strata na koniec tego roku to 30 000 tys. – 40 000 tys. zł, to chyba najstarsi górale nie wiedzą. Ja przynajmniej, pracując w stoczni, nie znam danych finansowych, które tutaj zostały oficjalnie ogłoszone, że tak będzie.

Panie Rafale, dziękuję za ciepłe słowa, ale wchodząc w polemikę, muszę panu powiedzieć rzecz następującą. Też podał pan kilka nieprawdziwych informacji. Po pierwsze, informuję, że głębia dokowa dla doku nr 8 nie wchodzi w głębię dokową Odry. W związku

z powyższym głębie te nie zachodzą na siebie. Jest to pierwsza informacja. Jeżeli mi pan nie wierzy, proszę zapytać pana profesora.

Kolejna informacja. 150 000 tys. zł. 75 000 tys. zł głębia dokowa w opracowaniu dotyczącym Świnoujścia z 2014 r. Jest to opracowanie zrobione na koncepcji z 2012 r. A to jest mapka do tej koncepcji. Dlaczego to tyle kosztowało? W jaki sposób jest zlokalizowany nowy dok w Świnoujściu? Nowy dok w większości jest wkopany w ląd. Dlatego są takie koszty. Dlatego w Świnoujściu instalacja doku w taki sposób, żeby zachować dwa pozostałe doki, po prostu jest fizycznie niemożliwa. Jeszcze raz podkreślam, że dokumenty te robili ludzie z zewnątrz. To nie są dokumenty przygotowywane przez pracowników stoczni.

Była mowa o tym, że wycena terenu jest abstrakcyjnie wysoka, że może to być nielegalna pomoc publiczna. Tak, skutki uznania czegoś za nielegalną pomoc publiczną są tragiczne. Dlatego robimy wszystko, żeby tego uniknąć.

Mogę tylko powiedzieć jedną rzecz. Zacznijmy rozróżniać wyceny stoczni w stosunku do wyceny aktywów. Jeżeli robimy wycenę stoczni, jeżeli robimy ją metodą DCF i wychodzi nam 30 000 tys. zł, to przy wycenie bierzemy pod uwagę potencjał dokowy, ale bierzemy również pod uwagę obciążenia i koszty związane z utrzymaniem pracowników. My także mamy zrobioną wycenę stoczni oraz wycenę nieruchomości. Decyzja dotycząca sprzedaży aktywów wynika z różnicy pomiędzy tymi dwiema wycenami. Nie wyceniamy i nie wystawiamy na sprzedaż stoczni, bo różnica pomiędzy wartością aktywów a ceną stoczni jest horrendalna. Nie posługujmy się więc wyceną stoczni, że teren jest wart tyle, ile jest warta stocznia. Jest to kolejne wyjaśnienie.

Padło pytanie, skąd będą środki na dok. Zdaję sobie sprawę, że pojawiają się obawy, czy projekt ten nie podzieli losu, czy znowu przez wiele lat nie będzie możliwości pisania, że coś nie wyszło tak, jak w Szczecinie na dzień dzisiejszy nie wyszła kwestia budowy promu. Proszę państwa, zanim została podjęta decyzja, że wchodzimy w tę inwestycję, naprawdę przez wiele miesięcy analizowaliśmy wszystkie warianty możliwego pozyskania finansowania dla tego projektu. Najprostszy jest ten, z którym wyszliśmy. Jest pani dyrektor Trzaskalska, która może to potwierdzić. Ten, z którym wyszliśmy na wprost, to było dokapitalizowanie Gryfii oraz leasing doku, tak jak jest to przewidziane w tej chwili. Finansowanie tego projektu składa się z dwóch elementów.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Panie dyrektorze, proszę finalizować swoją wypowiedź.

**Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia SA Artur Trzeciakowski:**

FRS płaci za budowę doku i dostaje dok w leasing, a stocznia finansuje infrastrukturę niezbędną do posadowienia doku. W tej chwili jest to jedyna możliwa forma sfinansowania tej inwestycji. Nie ma innej. Albo zapominamy o projekcie, albo będziemy go realizować. Tak naprawdę…

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze, dziękuję bardzo. Niestety, czas obrad naszej Komisji dobiega końca. Zamykam dyskusję.

Zgłaszam wniosek o przyjęcie dezyderatu przedstawionego przez pana przewodniczącego Marchewkę. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjęła wniosek. Sprzeciwu nie słyszę.

A zatem informuję, że na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie.